

J. F. Cooper's

sämmtliche Werke.

136stes — 138stes Bändchen.

Geschichte der Nordamerikanischen Seemacht und ihrer Kriegsthaten.

Erster Theil.

Frankfurt am Main, 1840.

Druck und Verlag von Joh. David Sauerländer.

Geschichte

der

Nordamerikanischen Seemacht

und

ihrer Kriegsthaten.

Von

James Fenimore Cooper.

Aus dem Englischen übersetzt

von

Dr. H. Künzel,

Mitglied der Camden Society in London.

Erster Theil.

Frankfurt am Main, 1840.

Druck und Verlag von Joh. David Sauerländer.


Bayerische
Staatsbibliothek
München



Erstes Kapitel.

Ueberlegenheit der britischen Seemacht. — Ihr Ursprung. — Die Vereinigten Staaten von Amerika von Engländern gegründet. — Verschiedenheit der Beweggründe der ersten Ansiedler. — Frühzeitige Schifffahrt nach der neuen Welt. — Erste Streitigkeiten zwischen den Ansiedlern. — Das erste amerikanische bedeckte Schiff. — Küstenfahrt unter Capitain John Smith. — Versuche, eine nordwestliche Durchfahrt nach China zu finden. — Englische, deutsche und schwedische Ansiedelungen. — Handel mit den Indianern. — Das erste amerikanische Seegefecht. — Kreuzer von den amerikanischen Ansiedlern angewendet. — Seegefecht mit einem barbarischen Raubschiffe. — Wegnahme der Neuen-Niederlande von den Holländern. — Schiffe zu Boston erbaut. — Französisches Schiff auf dem See Ontario von Stapel gelassen. — Amerikanische Handelsschiffe. — Räubereien der Bukkaneers. — Versuch, der Seeräuberei an den amerikanischen Küsten zu steuern. — Erster Gebrauch der Taucherglocke. — Zunahme der Schifffahrt der amerikanischen Niederlassungen. — Expedition gegen Port-Royal. — Angriff von Quebec. — Erstes amerikanisches Linienschiff. — Gleichgewicht der europäischen Seemächte.

Das britische Reich, bei weitem der mächtigste Staat der neueren Zeit, ist stufenweise fortschreitend zu dem jetzigen Höhepunkt der Größe seiner Marine gelangt, und sein gegenwärtiger Zustand muß mehr als der Erfolg moralischer, denn physischer Ursachen angesehen werden, obgleich Letzteres wahrscheinlich die vorherrschendere Meinung ist. Ungeachtet der insularischen Lage des Sitzes seiner Macht, datirt sich die Ueberlegenheit seiner Seemacht

erst von neuerer Zeit, während Spanien und selbst die kleineren Staaten Portugal und Holland die anderthalb Jahrhunderte hindurch, welche der Entdeckung der westlichen Halbkugel und des Seeweges nach Indien folgten, einen ebenso kühnen, wo nicht überlegenern seemännischen Unternehmungsgeist bewiesen.

Während diese drei Nationen ausgedehnte Colonieen gründeten und zu künftigen Staaten den Grund legten, war die Thätigkeit der englischen Seeleute nur auf Expeditionen gerichtet, die, in raubsüchtiger Absicht unternommen, eigentlich nichts als Seeräubereien waren. Innere politische Umstände wirkten ohne Frage darauf ein, solche Folgen hervorzurufen; denn während durch die Besteigung der Throne Spaniens und Indiens von Seiten des Hauses Habsburg eine Macht gegründet wurde, die es mit dem übrigen Europa nach seinem damaligen Zustande aufnehmen konnte, hatte England, von seinen Continentalbesitzungen vertrieben, an Schottland einen unruhigen Nachbar und an Irland einen mißvergnügten, zum Aufruhr geneigten Unterthan, was seine Kraftentwickelung nach Außen hemmte. Auch die bürgerlichen Zwiste, in welche England so lange verflochten war, wirkten wahrscheinlich nachtheilig auf die Fortentwickelungen seiner Marine ein, so wie der Kampf, welcher auf die Entthronung der Stuarte folgte, nicht ermangeln konnte, die Anstrengungen zu vermindern, die auf Interessen außerhalb der Grenzen näher liegender Streit-

fragen gerichtet waren. In Gefolge aller dieser am Anfange des siebzehnten Jahrhunderts bestehenden Verhältnisse, hatten sich Spanien, Frankreich und Portugal bereits in den Besitz dessen gesetzt, was man als die vorzüglichsten Länder des amerikanischen Festlandes betrachtete, ehe England anfing, ernstlich an das Colonisiren zu denken. Als der Versuch endlich und mit Glück gemacht wurde, so war es mehr der Unternehmungsgeist einzelner Männer, als jener der Regierung, welcher das Werk zu Stande brachte, und lange Jahre hindurch war die Macht, welche die Krone ausübte, nur dahin gerichtet, einen übel geordneten und häufig unzureichenden Schutz zu gewähren. Es waren Engländer und nicht England, die den Staat gründeten, der unter dem Namen der Vereinigten Staaten von Amerika bekannt ist.

Es würde die eigentlichen Grenzen eines Werkes solcher Art überschreiten, wenn wir in die ausführliche Erzählung der mit den Niederlassungen in Virginien und Massachusetts verbundenen Begebenheiten eingehen wollten. Die erste bleibende Niederlassung wurde in der ersteren Colonie im Jahre **1607** gegründet und jene von Plymouth erfolgte **1620**. Nichts konnte sich so sehr widerstreiten, als die Gründe, welche diese Abenteurer zu beiden Unternehmungen bewogen, aus welchen in dem kurzen Zeitraume von etwas mehr als zwei Jahrhunderten eine Republik entstand, die bereits ihre Stelle unter den großen christlichen Mächten eingenommen hat, und nur sich und

ihren vorherrschenden Principien treu zu bleiben braucht, um den ersten Rang unter den Nationen einzunehmen. Diejenigen, welche ihr Glück den fruchtbaren Ufern des Chesapeake anvertrauten, suchten weltliche Vortheile für sich selbst und Wohlstand für ihre Nachkommen, während die Pilgrimme, wie man die ersten Einwandrer von Neu-England zu nennen pflegt, landeten, um sich ein Asyl zu suchen, wo sie ohne Eingriffe der weltlichen Macht, welche in der alten die Gebräuche ihrer Kirche entheiligt, ihre Altäre errichten konnten. Die Bande der Natur zogen Gleiche zu Gleichen hin, und ein Jahrhundert hindurch nahmen die Auswanderer aus Europa die hervorstechenden Züge der Urcolonisten an. Der eine Theil des Landes zeichnete sich durch eine sorglos fröhliche Stimmung, die Folge glücklicher Geldspeculationen, der andere durch das ernst nachdenkendere Wesen einer strengen moralischen Zucht und einen Gewerbfleiß aus, der durch das Bedürfniß ermuntert und durch Klugheit geregelt wurde. Die Unterscheidung blieb nicht hierbei stehen. Während der eine Theil Ungebundenheit und Gedankenlosigkeit bis zur höchsten Unbesonnenheit trieb, schob der andere Fanatismus und Frömmelei den milden und liebevollen Satzungen des Christenthums unter. Es ist schwer zu sagen, welche Folgen die Nachbarschaft dieser beiden Niederlassungen bei so widerstreitender Charaktereigenthümlichkeit und Denkweise herbeigeführt haben würden, hätte nicht die Eroberung der holländischen Besitzung von New-York sie

vermittelst eines Volkes mit einander verbunden, das, später aus England gekommen, mehr National-Charakterzüge beibehalten hatte, auf welche Uebertreibungen und Zufälligkeiten keinen Einfluß ausübten. Der Erfolg war eine Verschmelzung, welche Härten schnell verwischt und in einer nicht fernen Periode eine Uebereinstimmung des Charakters hervorzubringen verspricht, wie man sie selten bei einem großen und gemischten Volke antrifft. Die Schiffe, welche zu den ersten Verbindungen zwischen den Colonieen und dem Mutterlande gebraucht wurden, waren klein, abweichend von 50 bis zu 200 Tonnen Last. Die Expedition nach Plymouth wurde zuerst in dem May-Flower, einer Barke von 180 Tonnen, und dem Speadwell von 60 Tonnen versucht. Da es sich aber erwies, daß der letztere leck war, so wurde er nach zweimaliger Rückkehr in den Hafen, um ihn ausbessern zu lassen, aufgegeben, und die Reise in dem ersteren Schiffe allein fortgesetzt. Jene nach Virginien, unter Newport, nahm vier Monate Zeit weg, welche Verzögerung dadurch entstand, daß das Schiff südwärts gesegelt war, um die Passatwinde zu erreichen, ein Verfahren, das unter den meisten Schifffahrern der neuen Welt noch lange nach deren Entdeckung durch Columbus üblich war, der aus diesen stets gleichförmigen Winden selbst Vortheil gezogen hatte. Der May-Flower segelte am 6. September von Plymouth in England ab und erreichte nach einer stürmischen Ueberfahrt am 9. Novem-

der das Vorgebirg Cod. Da es die Absicht der sich an Bord befindenden Passagiere war, weiter südlich zu gehen, so ist es wahrscheinlich, daß sie Südwestwinde und Ströme fanden, die sie nordöstlich in die amerikanischen Gewässer brachten.

Der erste Streit zwischen den Ansiedlern und einem ihrer civilisirten Nachbarn fiel **1613** vor, als eine Expedition aus Virginien, die unter Capitain Samuel Argal an der Küste von Neu-Schottland anlangte, den neuen französischen Posten von St. Sauveur angriff, der auch ohne Schwierigkeit weggenommen wurde. Argal hatte **11** Schiffe bei sich, von denen jedoch die meisten ganz klein waren, sein schweres Geschütz bestand im Ganzen aus **14** leichten Kanonen. Die Franzosen waren gänzlich von Geschütz entblößt. Der eingestandene Zweck der Unternehmung war die Fischerei; allein die Flotille erregte den Verdacht, daß es auf den Erfolg ebenfalls abgesehen war, der sich wirklich herausstellte. Was auch immer die Absicht der Ausrüstung der ersten Flotille unter Capitain Argal gewesen sein mag, so viel ist gewiß, daß er bei seiner Rückkehr aus Virginien förmlich mit **3** besser ausgerüsteten Schiffen gegen die Franzosen in Akadien abgeschickt ward, und ihre sämmtlichen Besitzungen verwüstete; beide Ereignisse fanden mitten im tiefsten Frieden Statt und waren eine Folge der Anmaßung der Engländer, die auf den Besitz der ganzen Küste bis zum **46.** Grad nördlicher Breite Ansprüche machten.

Bei seiner Rückkehr nach Virginien lief Capitain Argal in die Bai von New-York ein und verlangte auch von diesem Lande Besitz zu nehmen, unter dem Vorwande, daß es von einem Engländer entdeckt worden wäre. Hendrick Christaens, den Argal einen „eigenmächtigen holländischen Gouverneur“ nannte, hatte nicht Kraft genug, sich einer solchen Zumuthung zu widersetzen und sah sich zur Unterwerfung gezwungen. Auf der Rückkehr nach Virginien ging eins der zu dieser Expedition verwandten Schiffe verloren und ein anderes, das östlich bis zu den Azoren getrieben war, fuhr weiter nach England, während Capitain Argal allein in den Chesapeake einlief. Die bei dieser Gelegenheit gemachten Gefangenen entgingen kaum dem Schicksal, als Piraten hingerichtet zu werden.

Dies war die erste kriegerische Seeunternehmung, die von den amerikanischen Ansiedlern versucht wurde, wenn man etwa einige kleine Streifzüge abrechnet, die in Böten gegen die Wilden unternommen wurden. Der Angriff auf die Niederlassung der Holländer blieb erfolglos und scheint mehr eine Gegendemonstration, als Eroberung zum Zweck gehabt zu haben. Denn dieselben fuhren fort sich auszubreiten, und fast ein halbes Jahrhundert lang hatten sie noch ihre eigene Regierung. Das erste bedeckte Schiff, von dem wir Nachricht haben, daß es in dem alten amerikanischen Staate gebaut worden sei, wurde vom Schiffer Adrian

Block an den Ufern des Hudsons und wahrscheinlich innerhalb der gegenwärtigen Grenzen von New-York während des Sommers 1614 erbaut. Dieses Schiff nennt De Laet eine „Jacht", die nach seiner Beschreibung 38 Fuß Kiellänge, 44½ Fuß auf dem Verdecke und 11 Fuß in der Breite hatte. In dieser Jacht fuhr Block durch das Höllenthor in den Sund ein, und als er ostwärts steuerte, entdeckte er eine kleine Insel, die er nach sich selbst benannte; dann fuhr er bis nach dem Vorgebirge Cod durch die Weinbergstraße. Nach derselben Nachricht bauten die Holländer, die ein Fort errrichtet und ihre Niederlassung verstärkt hatten, zu Neu-Amsterdam noch viele kleinere Schiffe, Schaluppen und Kähne, womit sie einen Handel mit den Wilden vermittelst der zahlreichen Buchten, Sunde und Ströme des Landes eröffneten.

Es war ebenfalls im Jahre 1614, daß der berühmte Capitain John Smith, aus England kam, um eine Küstenfahrt in der doppelten Absicht des Handels und der Entdeckungen zu unternehmen.

Er begab sich selbst in ein Boot mit einer Mannschaft von nur acht Mann, und der Nutzen, den er davon zog, so wie seine Entdeckungen lohnten die Gefahr reichlich.

Es mag dazu dienen, dem Leser einen genauern Begriff von dem Zustande des Handels in diesem Theile der Welt zu gestatten, wenn wir hier anführen, daß im Jahre 1612 England 120 Schiffe besaß, die sich mit der

Neufoundland-Fischerei beschäftigten, während die Franzosen, Portugiesen und Spanier zusammen nur etwa 300 hatten.

Viele Versuche wurden um diese Zeit gemacht, eine nordwestliche Durchfahrt nach China zu entdecken. Die wohlbekannte Expedition, zu welcher Baffin verwendet wurde, fällt in's Jahr 1616.

Nach der Niederlassung zu Plymouth fingen die englischen Colonieen an, an Bevölkerung und Hülfsquellen zuzunehmen, während die Holländer sich förmlich zu New-York festsetzten. Auch die Schweden legten eine Niederlassung in dem Delaware an, und die ganze Küste von Akadien bis nach Nord-Carolina war mehr oder weniger von Punkt zu Punkt besetzt. Es wurde ein bedeutender Handel mit den Indianern getrieben, von welchen man Pelzwaare gegen Wampum*) eintauschte. Schon frühe im Jahr 1629 verwendete die Neu-England-Compagnie fünf Schiffe von ansehnlicher Größe zum Handel mit der Colonie. Die meisten dieser Schiffe waren bewaffnet und führten alle auf ihren auswärtigen Fahrten Ansiedler aus. Der May-Flower scheint noch lange Jahre nach seiner ersten Reise zu diesem Geschäfte verwendet worden zu sein. Im Jahre 1633 wurde zu oder nahe bei Boston ein kleines Schiff erbaut, welches einer der ersten Kauffahrer, wo nicht der erste von beträchtlicher

*) Ein Schmuck der Indianer, nach Art unserer Schmelzstickereien.

Größe war, die in Neu-England erbaut wurden. Allein die Fortschritte, welche die Colonie der Massachusetts-Bai in der Schifffahrt machte, waren so schnell, daß im Jahr 1639 Gesetze erlassen wurden, um die Fischereien zu ermuthigen, welche als die Elementarschule der amerikanischen Schiffsunternehmungen betrachtet werden können. Die Fischer wurden während der Fangzeit und die Schiffsbauer für immer von der Militärpflichtigkeit befreit, ein großes Vorrecht in einem jugendlichen, von Wilden umgebenen Staate. Zu Denjenigen, welche dem Handel und der Schifffahrt dieser Colonie einen Impuls gaben, gehörte der berühmte Hugh Peters, der nachmals in England wegen Verrätherei hingerichtet wurde und der zu Salem 1641 ein Schiff von 300 Tonnen Last erbauen ließ.

Innerhalb 20 Jahren nach der Niederlassung zu Plymouth wurde dem Schiffsbau und der Schifffahrt in Neu-England große Aufmerksamkeit gewidmet, und da jedes Schiff von einiger Größe mehrere leichte Kanonen bei sich führte, nahm die Schifffahrt in dieser Periode sehr den Charakter eines bewaffneten Handels an. Außer den Schiffen und Barken, die über den Ocean fuhren, wurden an den Küsten viele bedeckte Böte oder kleine Schaluppen verwendet; vorzüglich von solchen, welche mit den Indianern Handel in Fellen trieben. Das erste Seegefecht, welches wahrscheinlich zwischen den Einwohnern der amerikanischen Colonieen und seinen Feinden vorfiel,

war ein Kampf zwischen einem John Gallop, der Handel dieser Art trieb, in einer Schaluppe von 29 Tonnen, und einigen Narragansett-Indianern, die sich eines Schiffes bemächtiget hatten, das einem gewissen Oldham gehörte, der einen ähnlichen Erwerbszweig hatte. Da dieses in einem gewissen Sinne für das erste Seegefecht der Nation gehalten werden kann, so glauben wir, daß eine Beschreibung davon zu liefern, der Mühe nicht unwerth sei.

Im Mai des Jahres 1636 war Gallop in seiner kleinen Schaluppe, die von zwei Männern und zwei Jungen, ihn selbst mit eingeschlossen, bemannt war, in dem Sunde, in der Nähe der Plum-(Pflaumen) Insel stationirt, und er wurde durch das Wetter gezwungen, sich leewärts unter die Inseln zu flüchten, welche die Kette zwischen Long-Island und Connecticut bilden. Als er sich dem Lande näherte, gewahrte er ein Schiff, das seinem eigenen in Größe und Ausrüstung sehr ähnlich sah, und das er für die Pinasse des Herrn Oldham erkannte, der mit einer Bemannung von zwei Jungen und zwei Narragansett-Indianern unter Segel gegangen war. Als sich Gallop dem andern Schiffe näherte, begrüßte er es, erhielt aber keine Antwort, und als er näher auf es zukam, entdeckte er, daß nicht weniger als vierzehn Indianer auf dem Verdecke lagen. Auch war eben ein Kahn mit Gütern und von Indianern bemannt, nach der Küste abgefahren. Gallop kam jetzt der Verdacht, daß Oldham

von den Wilden überwältiget worden sei, ein Argwohn, der sich dadurch bestätigte, daß die Indianer das Kabeltau abknüpften und sich unter dem Winde in der Richtung nach der Narragansett-Bai treiben ließen. Ueberzeugt, daß hier eine Räuberei begangen worden sei, machte Gallop Jagd auf sie, und sich auf die Seite der Pinasse legend, gab er den Wilden muthig eine volle Ladung. Die letzteren hatten Schwerter, Spieße und einige Feuergewehre bei sich und versuchten Widerstand zu leisten; Gallop trieb sie aber bis auf den letzten Mann unter das Verdeck. Da er sich jedoch bei einer solchen Ungleichheit der Mannschaft nicht zu entern getraute, so nahm Gallop seine Zuflucht jetzt zu einem neuen Mittel, um seine Feinde aus dem Schiffe zu treiben. Da die Pinasse ohne Steuermann umhertrieb, so kam sie bald unter den Wind, indeß Gallop's Schaluppe mit Preßwind segelte. Sobald die Schiffe weit genug von einander waren, überließ sich Gallop dem Winde und fuhr gerade auf die Wetterseite der Pinasse los, so daß er ihr einen gewaltigen Stoß beibrachte, der sie beinah umgelegt hätte. Die Erschütterung jagte den Indianern, die sich auf einem Elemente und in einem Fahrzeuge befanden, das sie nicht zu regieren verstanden, einen solchen Schrecken ein, daß sechs von ihnen wie wahnsinnig auf das Verdeck liefen und in die See sprangen, wo sie alle ertranken. Die Schaluppe segelte sodann abermals mit Preßwind, während

Gallop einen Anker in den Bug der Pinasse so geschickt warf, daß, als er zum zweiten Mal auf sie einrannte, die Ankerflügel durch die Seitenwände der Pinasse getrieben wurden, die nach seiner Angabe von Borden waren. Die zwei Schiffe hingen nun fest aneinander und die Mannschaft der Schaluppe fing an durch die Seitenwände der Pinasse, in deren Kielraum zu feuern; als es indessen Gallop unmöglich fand seine Feinde auf das Verdeck zu treiben, machte er sein Schiff wieder frei und preßte den Wind zum dritten Mal, während vier oder fünf andere Indianer ebenfalls über Bord sprangen und das frühere Schicksal ihrer Gefährten theilten. Bald erschien ein anderer Indianer auf dem Verdeck und bot seine Unterwerfung an. Gallop legte mit seiner Schaluppe an der Pinasse an, nahm den Indianer auf und ließ ihn mit gebundenen Händen und Füßen in den Kielraum abführen. Sehr bald folgte seinem Beispiel ein anderer, und auch er ward an Bord der Schaluppe genommen und gebunden; da man aber befürchten mußte, daß einer von diesen boshaften Feinden den andern befreien könnte, wenn sie sich überlassen wären, so wurde der zweite Gefangene in die See geworfen. Jetzt hielten sich nur noch zwei Indianer auf der Pinasse. Sie hatten sich in ein kleines Gemach im unteren Schiffraum geflüchtet und schienen geneigt sich mit ihren Waffen zu vertheidigen. Gallop aber befreite seine Schaluppe von jeder Last, takelte die Maste der Pinasse ab, nahm sie ans Schlepptau und preßte

den Wind abermals, um nach den Inseln zuzusteuern. Als aber der Wind sich immer mehr erhob, war man genöthigt das Schlepptau zu zerschneiden und die Pinasse ihrem Schicksal zu überlassen. Sie verschwand in der Richtung nach der Narragansettbai, wo sie wahrscheinlich im Verlauf einiger Stunden strandete.

Gallop fand den Körper des Herrn Oldham am Bord der Pinasse; der Kopf war gespalten, die Hände und Beine zerstückelt, und das Fleisch noch warm. Der Leichnam wurde der See übergeben.

So endete dieses merkwürdige Gefecht, in welchem Gallop eben so viel Befehlshabertalent als Muth an den Tag legte und zugleich bewies, welches gewaltige Uebergewicht die seemännische Bildung auf einem Elemente gewährt, welches erst durch einen langen vertrauten Umgang völlig dienstbar gemacht werden kann. Obgleich der englische Name durchaus nicht nöthig hatte sich neue Achtung zu erkämpfen, um kleineren Gesellschaften, welche mit den Wilden Handel trieben, den nöthigen Schutz zu gewähren, so wurde doch die Regierung von Massachusetts durch den Ruf, welchen sich Gallop bei jener Gelegenheit erworben hatte, bewogen eine Expedition unter Mr. Endecott gegen die Indianer abzusenden, welcher ihnen auch durch die Zerstörung ihrer Wohnungen und Erndten, ob sie gleich die Flucht ergriffen, vielen Schaden zufügte. Indessen waren die späteren Expeditionen von noch größerem Erfolg.

Auch die Franzosen in Acadien gaben Veranlassung zu zwei oder drei anderen Rüstungen, welche übrigens keine bemerkenswerthen Resultate herbei führten.

Trotz der häufigen Kämpfe mit den Indianern und der wiederholten Angriffe derselben auf die französischen Ansiedelungen, scheinen doch die regelmäßigen Kreuzer zuerst von den amerikanischen Colonisten dann angewandt worden zu sein, als Mißverständnisse mit den Holländern von Neu-Niederland eintraten. Die Colonie von New-Haven war so blühend geworden, daß sie schon im Jahr 1646 auf Rhode-Island ein Schiff von 150 Tonnen bauen ließ, das aber auf seiner ersten Fahrt auf der See zu Grunde ging. Kurz nachher wurde ein kleiner Kreuzer, welcher 10 Kanonen und 40 Mann führte, von den vereinigten Colonieen Hartford und New-Haven bestellt, im Long-Island-Sund in der Absicht zu kreuzen, den Vergrößerungsversuchen der Holländer Einhalt zu thun, und die Verbindung mit ihren Ansiedelungen offen zu halten, welche sie auf dem jenseitigen Ufer gegründet hatten. Im Jahr 1654 befahl das Parlament die Holländer als Feinde zu betrachten; aber jene beiden Colonieen waren noch zu jung und zu schwach, um sich in einen Kampf einzulassen, welcher nicht unumgänglich nothwendig war. Es scheint auch, daß jenem Befehl keine weitere Folge geleistet wurde.

Connecticut ließ ein anderes Schiff den Watch-Hill umkreuzen, um die Narragansett-Indianer an der

Ueberfahrt und an dem Angriff des Montauk-Stammes zu hindern, welcher sich unter den Schutz jener Colonie begeben hatte.

Massachusetts ließ im Jahr 1645 zu Cambridge ein Schiff von beträchtlicher Größe bauen, welches mit 14 Kanonen und mit 30 Mann nach den canarischen Inseln segelte. Es traf mit einem Seeräuberschiffe von 20 Kanonen und 70 Mann, welches wahrscheinlich der Berberei angehörte, zusammen, und das Gefecht dauerte den ganzen Tag hindurch. Letzteres erlitt an seinem Takelwerk einen so beträchtlichen Schaden, daß das Schiff von Neu-England der Gefahr entschlüpfen konnte. Wenn das Gefecht zwischen Gallop und den Narragansetts-Indianern auch in Beziehung auf die Zeit, auf den Vorrang Anspruch machen kann, so muß doch jener Kampf als das erste regelmäßige Seegefecht betrachtet werden, welches irgend ein amerikanisches Schiff zu bestehen hatte.

Eine bedeutende Veränderung in dem Zustande der amerikanischen Colonieen trat im Jahre 1664 ein, nachdem den Holländern Neu-Niederland entrissen worden war. Die Schiffe, welche bei dieser Gelegenheit den Dienst versahen, standen unter dem Commando des Sir Robert Carr, die Truppen unter dem Obristen Richard Nicoll. Wiederstand war keiner versucht worden. Infolge dieses Gebietzuwachses und der Unterwerfung der schwedischen Niederlassungen an dem Delavare befand sich die ganze Küste zwischen der Bai von Fundy und den

beiden Floridas nun im Besitze der englischen Colonieen. Man hatte im Jahr 1660 die Seelenzahl der englischen Niederlassungen auf etwa 80,000 berechnet; der neue Zuwachs steigerte diese Summe auf mehr als 100,000 Einwohner europäischer Abkunft. Neu-England widmete der Schifffahrt die größte Aufmerksamkeit; und nach Hutchinson stellt sich heraus, daß im Jahre 1676, also grade ein Jahrhundert vor der Unabhängigkeitserklärung zu Boston und in der Nachbarschaft folgende Schiffe gebaut worden waren, welche den benachbarten Häfen angehörten, nämlich: 30 Schiffe zwischen 100 und 250 Tonnen, 200 Schiffe zwischen 50 und 100 Tonnen, 300 Schiffe zwischen 6 und 10 Tonnen.

Die meisten der kleineren Schiffe wurden zur Schifferei verwandt, ebenso dazu, die regelmäßige Verbindung zwischen den Küstenniederlassungen zur See offen zu halten. Vorzügliche Schiffsbaustationen waren Boston, Charlestown, Salem, Ipswich, Salisbury und Portsmouth, wo sich schon so frühe Schiffbauer befanden.

Die Franzosen hatten sich, während so die Engländer die Küste besetzten, im Innern des Landes der Kette der großen Seen entlang allmählig ausgedehnt und so einen Gürtel um die Besitzungen ihrer Nebenbuhler herumgezogen. Im Verlaufe dieser Ereignisse ließ de la Salle ein Schiff von 10 Tonnen auf dem See Antario im Jahr 1678 vom Stapel laufen, welches das erste ein-

deckige Boot auf diesen Gewässern war. Auf seinen Betrieb lief im folgenden Jahre ein Schiff von 60 Tonnen auf dem Erie-See vom Stapel.

Connecticut besaß, Trumbul's Angabe zufolge, im Jahr 1680 24 Schiffe zusammen von 150 Tonnen, auf denen jene Colonie mit Boston, Neu-Foundland und Westindien ihre Handelsgeschäfte gemeinschaftlich betrieb. 49 Schiffe liefen im folgenden Jahre allein in den Hafen von Portsmouth ein. Schon im Jahre 1651 war die bekannte Navigationsacte, durch welche der Handel nur allein auf englische Schiffe beschränkt werden sollte, im Parlament durchgegangen, aber sie wurde von den Colonisten wenig geachtet. Edmund Randolph kam zwar zum zweiten Male in demselben Jahre nach Boston und machte einen zwar kräftigen aber unzureichenden Versuch dieses verrufene Statut in Wirksamkeit zu setzen. Vorzüglich war es in Massachusetts vom ersten Augenblick an beinahe ein todter Buchstaben gewesen, obgleich die Holländer in Neu-Niederland für nothwendig erachtet hatten, eine Clausel in ihre Capitulationsartikel einzurücken, der zufolge ihnen der Handel mit Holland für 6 Monate länger nach der Uebergabe gestattet sein sollte.

Die Bukkanier begannen um das Jahr 1666 ihre Seeräubereien in den amerikanischen Meeren, und auch kleinere Räubereien fanden in jener frühen Zeit schon häufig statt. Diese Bukkanier waren ursprünglich nur die aus den westindischen Inseln Verbannten, welche

zuletzt die Noth verbrüderte. Sie vereinigten sich auf den Tortugas und begannen diejenigen Schiffe zu plündern, welche sich dem Ufer näherten. Sie verübten ihre meisten Räubereien auf offenen Booten. Besonders waren die spanischen Schiffe ihren Angriffen ausgesetzt und bald fingen sie an, durch ihr Glück ermuthigt, sich weiter in die See hinauszuwagen. Ihre Anzahl vermehrte sich reißend und bald erschienen die Plünderer häufig auf den Küsten, vorzüglich in den spanischen Niederlassungen. Diese Freibeuter begannen ihre Unternehmungen oft mit Gebet, in der That eine charakteristische Eigenthümlichkeit jener Zeit. — Sie vergeudeten ihren gesetzwidrigen Reichthum eben so wüst, wie sie ihn gewonnen hatten und gleich vielen mächtigen Gemeinschaften rieben sie sich endlich selbst durch Ausschweifungen auf, zu welchen sie durch ihren eigenen Wohlstand verführt wurden.

Für die Annahme, daß diese Freibeuter je wirklich mit dem englischen Continent in Verbindung gestanden, wissen wir keinen Bürgen zu finden, obgleich es gegründet ist, daß Jamaica zu einer gewissen Zeit von ihnen umschwärmt wurde. Indessen sind noch zu viele Traditionen auf der Küste übrig, daß man nicht vermuthen dürfte, einige von jenen Ausschweifungen, zu welchen der noch ungeregelte Zustand der westlichen Welt Gelegenheit bot, möchten weniger offen von diesen besuchenden Gästen begangen worden sein. Seeräuberei war damals

noch nicht so verrufen wie heut zu Tag; was wir selbst auf dem Festlande von Männern, die wir Helden nennen, gethan sahen, das wurde damals auf den Gewässern verübt, ohne daß man viel Aufhebens davon machte.

Winthrop's Journal stattet uns den ersten zuverlässigen Bericht über den Versuch ab, die Seeräuberei mit geregelter Kriegsmacht an der amerikanischen Küste zu unterdrücken. Dies geschah schon im Jahre 1633. Zu Mistick war schon im vorhergehenden Jahre eine Barke von 30 Tonnen Ladung vom Stapel gelaufen, welche den Namen „the Blessing of the Bay“ (der Segen der Bay) führte und für den ebenerwähnten Zweck in einen Kreuzer umgeschaffen worden war. Die Regierung der Colonie hatte die Nachricht erhalten, daß ein gewisser David Bull in Verbindung mit 15 andern Engländern verschiedene Seeräubereien an den östlich wohnenden Fischern verübt und auch eine Küstenniederlassung überfallen hatte. Als indessen die Nachricht einlief, daß die Küstenbewohner selbst mit einigen bewaffneten Pinassen und Schaluppen den Freibeutern nachspürten, ward die Expedition aufgehoben. Es verstrichen einige Monate, bis man etwas Bestimmtes über Bull und seinen Anhang einziehen konnte, und im Januar 1633 kehrte die zweite wie im Mai die dritte Expedition unverrichteter Sache wieder zurück. Einen Beweis von gesetzwidrigen Absichten Bull's fand man darin, daß er und seine Genossen zu der Stunde, wenn die Matrosen anderer Schiffe sich

zum Gottesdienste zu versammeln pflegten, auf dem Verdecke zusammenkamen, um Lieder zu singen und sich mit schlechten Gesprächen zu unterhalten. Wahrscheinlich bestand dieser Haufe aus virginischen Pelzhändlern, deren Benehmen den östlichen Puritanern im Allgemeinen so leichtfertig erschien, daß sie eben unbedeutende Ausschweifungen als Seeräubereien verschrieen.

Ebenso ward ein anderes unbedeutendes Ereigniß zu Neu-Niederland für Seeräuberei ausgegeben. Einen Capitain Stone nämlich, der ergriffen worden war, verpflichtete man, vor dem Admiralitätshof in England zu erscheinen. Als man aber sah, daß der ganze Vorgang sich nur als ein gewöhnlicher Ueberfall herausstellen würde, ließ man den Prozeß fallen; dieß geschah ebenfalls im Jahr **1633**, und die Annahme, daß die Puritaner zu Uebertreibungen verleitet wurden, ist deßwegen nicht ungegründet, weil Capitain Stone vor seinem Weggang aus der Colonie des Ehebruchs halber festgenommen worden war. Die große Jury aber ergriff ihre Zuflucht zur Ignoramus-Bill *).

Nach dem Journal des Gouverneur Winthrop wandte im Jahr **1644** ein gewisser Edward Bedoll von Boston

*) Die große Jury setzt einer vorgelegten Anklage-Bill die Ignoramus-Bill entgegen, wenn sie die fragliche Anklage nicht hinlänglich oder unbegründet hält. Dadurch wird jede weitere Prozedur aufgehoben und der Angeklagte wieder in Freiheit gesetzt. Anmerk. d. Uebers.

die Taucherglocke an, um das Schiff Maria Rosa, welches das vorhergehende Jahr niedergesunken war, wieder empor zu heben. Er benutzte 2 Fässer, an welche 600 Pfund Gewichte gehängt wurden, sie auf den Grund hinabzudrücken. Der Versuch gelang vollkommen und die Kanonen, der Ballast, die Güter und der Rumpf des Schiffes u. s. w. wurden auf eine seichte Stelle gezogen und gerettet. Zu Cadix war die erste Taucherglocke, wenn wir nicht irren, in der Gegenwart von Carl V. benutzt worden. Man hält in Amerika allgemein, aber irrthümlich, Sir William Phipps für ihren Erfinder.

Die Marine der amerikanischen Colonieen hatte sich gegen den Schluß des siebzehnten Jahrhunderts so vergrößert, daß sie schon dem Mutterland mit vielen Transportschiffen aushelfen und keinen geringen Antheil an dem Handel zwischen diesen zwei großen Theilen des britischen Reiches nehmen konnte. Wahrscheinlich wurde 1690 der Wallfischfang zu Nantucket begonnen und im Jahr 1696 soll die Marine von New-York sich bis auf 40 Raásegel führenden Schiffe, 62 Schaluppen und 60 Boote belaufen haben.

Der General-Gerichtshof von Massachusetts sandte im Jahr 1690 gegen die große Anzahl von Freibeutern, welche aus Acadien segelten, eine Expedition nach Port-Royal. Die Truppen, ungefähr 7 bis 800 Mann, wurden in 8 kleineren Fahrzeugen eingeschifft und standen unter dem Befehle Sir William Phipps. Am 28. April

segelte die Expedition aus und schon am 30. Mai kehrte sie siegreich zurück. Der glückliche Erfolg dieser Unternehmung bewog das Gouvernement von Massachusetts, eine zweite gegen das wichtige Quebec zu versuchen. Sir William Phipps *) befehligte wiederum eine Flotte, zwischen 30 und 40 Schiffen stark, von denen das größte 40 Kanonen und 200 Mann an Bord hatte. Die Gesammtzahl der Truppen und Matrosen belief sich auf 2000 Mann. Am 5. October 1690 erschien er vor Quebec und landete mit seinen Truppen am 8. October. Allein die 12 oder 1300 Mann, welche er ausgeschifft hatte, wurden beinahe ohne Schwertschlag zurückgetrieben. Die Schiffe wurden auf ihrer Rückfahrt von Boston von einem heftigen

*) Sir William Phipps war im Jahr 1650 zu Pemaquid geboren. Bis zu seinem 17ten Jahre war er vorzüglich beim Landbau verwandt worden, dann kam er aber zu einem Schiffszimmermann in die Lehre. Er baute zu Sheepscote ein Schiff, ging später zur See und wurde, nachdem er dem Gouvernement in England Nachrichten von einem spanischen Wrack in der Nähe der Bahamen hatte zukommen lassen, mit einer Fregatte ausgesandt, jene Schätze zu heben. Dies gelang ihm diesmal nicht. Indessen schickte ihn der Herzog von Albemarle 1687 zum zweiten Mal aus, und er brachte diesmal nahe an 300,000 Pfund nach Hause, an welchem sein eigener Antheil sich auf 16,000 Pf. belief. Diese That machte ihn bekannt, und er wurde von Jacob II. zum Ritter geschlagen. Schon früher war er zum High-Sheriff von Neu-England ernannt und 1691 zum Gouverneur seiner Heimaths-Colonie erhoben worden. Er ließ einen gewissen Capitain Short von der Nonsuch-Fregatte, mit dem er einen Streit über die Ausdehnung seiner Viceadmiralitäts-Gerichtsbarkeit gehabt hatte, 1693 verhaften und nach

Wind zerstreut und die Marine von Massachusetts erhöhte durch diese Unternehmung ihre Achtung nicht.

Im Jahr **1690** wurde zu Piscataqua der Falkland, das erste Linienschiff vierter Größe in Amerika, vom Stapel gelassen.

Um jene Zeit war die ganze amerikanische Küste in großer Aufregung; man fürchtete die Franzosen, welche in jenen Meeren damals kreuzen sollten. Aber wir ersehen aus der ganzen Geschichte jener Periode, wie die Seemächte Europa's sich beinahe das Gleichgewicht hielten; England, Frankreich, Spanien und Holland, ein jedes Land fürchtete das andere auf der hohen See.

England abführen. Der Gouverneur ward auf die Vorstellung des Capitain Short hin, in Person nach England gefordert, um wegen seines Benehmens bei jenem Ereigniß Rede zu stehen. Er war nach seiner Rechtfertigung eben im Begriff, zu seinem Gouvernementsitz zurückzukehren, als er, von einem bösartigen Fieber befallen, in London starb. Zufolge einiger Berichte ereignete sich sein Tod im Jahr 1694, nach andern 1695. Die letztere Angabe ist wohl die genauste. Man rühmt ihm nach, daß er ein ehrbarer, wohldenkender und religiöser Mann gewesen sei, obwohl nicht ohne Leidenschaft und Herrschsucht. Er lernte, da er keine Schulbildung erhalten hatte, erst in seinem Mannesalter lesen und schreiben. Aber seine genaue Kenntniß der Welt, seine guten Naturanlagen und sein rastloser Unternehmungsgeist brachten ihn früh in höhere Wirkungskreise, aus denen er gewöhnlich mit Auszeichnung schied. In Amerika herrschte die irrthümliche Meinung, daß die Mulgrave-Familie, deren gegenwärtiges Haupt der Marquis von Normanby ist, von Sir William Phipps abstamme.

Zweites Kapitel.

Zwei Expeditionen des Sir W. Phipps. — Seeräubereien am Schluß des siebenzehnten Jahrhunderts. — Maßregeln werden zur Unterdrückung dieses Uebels ergriffen. — Capitain Kidd. — Seine Verrätherei. — Dessen Gefangennahme, Prozeß und Enthauptung. — Gouverneur Fletcher. — Expedition der Spanier gegen Charleston. — Expedition gegen Port-Royal in Acadien. — Die englische Flotte unter dem Commando des Sir Howden Walker. — Merkwürdige Unglücksfälle. — Die Marine von Connecticut und Massachusetts. — Der erste Schooner wird in Amerika gebaut. — Zunahme der Seeräuber. — Capitain Woods Rogers. — Mr. W. Rhett. — Hitziges Zusammentreffen mit den Freibeutern. — Sclavenhandel. — Die Mißvergnügten in England werden nach Amerika gesandt. — Der Wallfischfang. — Die amerikanische Handelsmarine im Jahr 1731. — Die Engländer bereiten sich in den amerikanischen Colonieen zum Kampf gegen Spanien vor. — Amerika, durch die europäischen Großmächte der Kriegsschauplatz. — Die Belagerung von Louisbourg. — Commodore Warren. — Caperschiffe. — Die Franzosen drohen einen Einfall auf die amerikanische Küste zu machen. — In Philadelphia wird ein Verein gegründet für den Zweck, eine Entdeckungsreise für eine nordwestliche Durchfahrt unternehmen zu lassen.

Am Schluß des siebenzehnten Jahrhunderts war die amerikanische Küste von der Bai von Fundy bis zum Savannahstrome größtentheils besetzt. Die Colonisten waren durch den Krieg, welchen der Friede zu Ryswick endigte, in großer Aufregung erhalten, viele kleinere Kreuzer und Galeeren in verschiedenen Häfen, vorzüglich in der Absicht gebaut und bewaffnet worden, gegen die

Kaperschiffe zu kreuzen, welche von Acadien und Westindien aussegelten.

Indessen scheint doch kein Gefecht zur See stattgefunden zu haben. Die zwei Expeditionen unter Sir William Phipps waren die bedeutendsten Militäroperationen, welche, die Kriege mit den Indianern abgerechnet, in den Colonieen stattgefunden hatten. Es ereignete sich indessen in Bezug auf das Seewesen nichts, was der Erwähnung werth wäre. Die königlichen Kreuzer, welche gelegentlich in den amerikanischen Meeren zu jener Zeit erschienen, waren gewöhnlich leichte Fregatten. Sie gehören der Gattung von Schiffen an, welche zwischen den gegenwärtigen Schaluppen und den 32ern (?) stehen; in ihrer Bewaffnung und Größe konnten sie es wahrscheinlich nicht mit der größten der Schaluppen aufnehmen. Wir sahen eins von den Schiffen des Sir William Phipps, welches in der Expedition gegen Quebec 44 Kanonen und 200 Mann an Bord mit sich führte. Dieses Mißverhältniß zwischen der Mannschaft und der Bewaffnung beweist, wie außerordentlich unbedeutend die letztere gegen die erstere gewesen ist. In jener Zeit wußte man die Bedeutung des Geschützes noch nicht recht zu würdigen; das Verdeck der Schiffe war zwar mit Kanonen überfüllt; aber sie brachten eine so unbedeutende Wirkung hervor, daß große Seeschlachten häufig mehrere Tage hindurch ohne irgend ein entscheidendes Resultat fortdauerten.

Ebenso waren am Schlusse des siebenzehnten Jahrhunderts die Seeräubereien am furchtbarsten geworden, und Kidd verübte damals solche Thaten, welche seinen Namen unverhältnißmäßig berüchtigt machten. Die Meere wurden während jener Kriege von einer Gattung von Kaperschiffen unsicher gemacht, welche nicht allein neutrale Schiffe angriffen, sondern auch sogar diese plünderten. Die meisten dieser Seeräuber waren Engländer; und es wird berichtet, daß sie zuweilen ihre eignen Landsleute plünderten. New-York blieb durchaus nicht vom Verdachte frei einige solcher Schiffe ausgerüstet zu haben; auf mehreren angesehenen Männern der Colonie, unter andern auf dem Gouverneur Fletcher, lastete dieser sehr unangenehme Verdacht. Man muß indessen, um solche Anklagen gehörig zu würdigen, sich immer des Charakters jener Zeit erinnern; es galt damals für keine Schande auf bewaffneten Privatschiffen Abenteuer zu suchen, und der Uebergang von einem Gefecht für Plünderung zu ungesetzlichem Raub ist in jenen fernen Meeren, wo ein hinreichender Beweis so schwer zu erhalten und das Gesetz so ohnmächtig ist, ohnehin sehr gering. Der Mensch, wenn ihn die Begierde stachelt, ist nur allzu geneigt, das zu verüben, was er ungestraft thun kann; und das Rechtsgefühl wird durch solche häufige Ausübungen bald abgestumpft. Daß der Gouverneur Fletcher oder sonst ein angesehener Colonist sich absichtlich in seeräuberische Abenteuer eingelassen habe, ist durchaus unwahrscheinlich;

dagegen leicht möglich, daß solche Männer an der Ausrüstung von Privatkreuzern, welche nachher gesetzwidrige Handlungen sich zu Schulden kommen ließen, Antheil nahmen. Ebenso möglich ist's, daß nicht immer eine strenge Untersuchung über solche Schiffe und über den Ursprung des Raubes, welchen sie mit sich brachten, nach ihrer Rückkehr angeordnet wurde. Dies war einigermaßen mit Kidd der Fall, der seinen später berüchtigten Namen eben so sehr dem Eclat, mit welchem er segelte, zu verdanken zu haben scheint, — dabei noch von der Regierung bestellt und durch angesehene Männer unterstützt, in Verbindung mit einigen außerordentlichen Vorfällen, welche seine Rückkehr begleiteten — als einigen ungewöhnlichen Excessen, die er als Seeräuber verübte. Die Thatsachen seines Rechtshandels mögen etwa also gewesen sein.

Das Gouvernement in England hatte es in Folge des bösen Rufes, in welchem die Colonie von New-York durch die Unzahl von Räubereien, welche durch die aus dem Hafen jener Colonie segelnden Seeräuber verübt wurden, für nothwendig erachtet, ernstliche Maßregeln zur Unterdrückung jenes Uebels zu ergreifen. Graf von Bellamont, welcher zum Gouverneur verschiedener Colonieen ernannt worden, war mit der Ausführung dieser Maßregel speciell beauftragt. Mr. Robert Livingston, welcher sich gerade zur Zeit, als jener Gegenstand unter Berathung kam, in England aufhielt, wurde als ein

Mann von großem Einfluß in der Colonie New-York angewiesen, durch die rathsamsten Mittel jenem Unwesen ein Ende zu machen. Ein stark bewaffneter Kreuzer sollte nach dem Rathe des Mr. Livingston mit dem ausdrücklichen Befehle ausgesandt werden, alle jene gesetzwidrigen Seeräuber zu ergreifen. Capitain W. Kidd war von Mr. Livingston dem Lord Bellamont vorgestellt und ihm als ein Seemann empfohlen worden, der ganz geeignet wäre, an die Spitze einer solchen Unternehmung gestellt zu werden. Man rühmte dem Capitain Kidd nach, er kenne die Seeräuber und ihre Versammlungsplätze und zugleich sei er ein Mann in dessen Redlichkeit und Dienste man völliges Vertrauen setzen könne. Nach dem ersten Vorschlag sollte ein königliches Schiff von 30 Kanonen und 150 Mann für diesen Gebrauch ausgerüstet werden; aber es ist ein Beweis vom Geist jener Zeiten, daß diese Angelegenheit, da der Krieg alle regelmäßigen Kreuzer in Anspruch nahm, Privatunternehmern überwiesen wurde, obgleich die Genehmigung der Ausführung von Seiten des Gouvernements nicht allein versprochen, sondern sogar ertheilt worden war. Mr. Livingston betheiligte sich mit einem Fünftheil und wurde der gewöhnliche Bürge für die Gesetzmäßigkeit von Kidd's ferneren Handlungen. Der Lord-Kanzler und verschiedene angesehene Edelleute betheiligten sich gleichfalls an der Unternehmung, die Krone behielt sich ein Zehntel von dem Ertrage vor, Beweise genug, daß sie die Unter-

nehmung billigte. Kidd empfing von dem Graf von Bellamont, welchem er von Plymouth in England im April des Jahrs 1696 nach New-York in Amerika folgte, seine Bestellung und Befehle. Es ist viel Grund für die Annahme vorhanden, daß Capitain Kidd sich so lange keiner gesetzwidrigen Handlung schuldig machte, bis er sah, daß seine gesetzmäßigere Unternehmung wahrscheinlich nicht so erfolgreich ausschlagen würde. Zuletzt indessen steuerte er ostwärts zum Vorgebirg der guten Hoffnung, wo er ohne Zweifel Seeräuberei trieb. Hier wirft sich nun die Frage auf, in welcher Ausdehnung er dies that. Er wurde angeklagt zwischen Madagascar und der Küste von Babelmandel bis Malabar hin, Seeräuberei getrieben und die gewöhnlichen Excessen verübt zu haben. Es ist indessen sehr wahrscheinlich, daß die Erzählungen und Gerüchte jener Tage sehr übertrieben wurden. Einige Berichte beschränken seine Plünderungen auf ein einziges Schiff; wahrscheinlicherweise aber suchte er eine Neigung für diesen Beruf; denn es konnte sehr leicht geschehen, daß er von dem Zweck, um dessentwillen er eigentlich abgesandt worden war, abgezogen wurde, wenn er auch eben beim Auslaufen aus dem Hafen nicht im Geringsten an Seeräuberei gedacht hatte.

Nach einer Abwesenheit von ohngefähr 3 Jahren kehrte er nach Amerika zurück, und zeigte sich zuerst an dem Ostende von Long-Island. Ohngefähr 30 Meilen westwärts von Montauk befindet sich eine geräumige Bai,

welche von dem südlichen Arm der eben genannten Insel gegen den Ocean geschützt ist. Diese Bai trägt ihren Namen von einer andern kleinen Insel, welche vermittelst ihrer Lage derselben Schutz gegen die Nordwestwinde gewährt. Die letztere kleine Insel ist ohngefähr 3000 Morgen groß und gehörte von Anbeginn der dortigen Niederlassungen, ohngefähr seit zwei Jahrhunderten, der achtbaren Familie von Gardiner an, nach der Insel wie Bai sich nennt. Die letztere hat einen unter den Seefahrern bekannten Ankerplatz und eben in diese Gardiners-Bai segelte Kidd. Er warf in der Nähe der Insel Anker, stieg an's Land und begrub viele Kostbarkeiten, nachdem er vorher den Mr. Gardiner in das Geheimniß eingeweiht und dessen Leben zum Pfand der Verschwiegenheit gemacht hatte. Dann segelte der Seeräuber weiter und vergrub ähnliche Schätze an andern Theilen der Küste.

Kurze Zeit darauf bezahlte er seine Mannschaft und entließ sie; auch soll er sein Schiff verbrannt haben. Im Jahr 1699 trat er in Boston auf, ward aber augenblicklich auf Befehl des Gouverneur Bellamont gefänglich eingezogen. Man fand unter seinen Papieren eine Liste der Kostbarkeiten vor, die er wahrscheinlich als seinen Antheil an der Beute behalten wollte; mit dem Uebrigen versuchte er, die Machthaber für sich zu gewinnen. Allein die Behörden zeigten sich unbestechlich, und es wurden augenblicklich einige Commissäre abgesandt, um die vergrabene Beute auszukundschaften. Mr. Gar-

diner führte die Commissäre, sobald sie sich ihm nur vorgestellt und die Anzeige von Kidds gefänglicher Einziehung gemacht hatten, zu dem Ort, wo die Kiste verborgen war. Man entdeckte sie sogleich. Die Familienpapiere der Gardiner geben den Inhalt der Kiste als Beutel mit Goldstaub gefüllt, Goldbarren von bedeutendem Werth, Gold- und Silbermünzen, Silberbarren, Edelsteine, silberne Leuchter u. s. w. an, im Ganzen den Werth von beinahe 20,000 Dollars. Man gelangte somit größtentheils in den Besitz der vergrabenen Kostbarkeiten. Kidd ward nach England gebracht, der Prozeß gemacht und verurtheilt; jedoch erst am 9. Mai 1701 ward er hingerichtet.

Die ganz natürliche Folge dieses Ereignisses war, daß der Verdacht auf Denjenigen sitzen blieb, welche an der Sendung Kidd's betheiligt waren. Die bei solchen Ereignissen gewöhnliche Parteiwuth versuchte auch dies Mal diejenigen Edelleute anzuklagen, welche sich für die Unternehmung interessirt hatten. Ebenso waren angesehene Männer der Colonie New-York in Folge dieser Seeräubereien in gerichtliche Verhandlungen verwickelt worden. Aber trotz dem, daß Gouverneur Fletcher im Mutterlande in Ungnade gefallen, so verlautete doch nie ein öffentliches Urtheil über einen der Beschuldigten. Die allgemein bekannte Thatsache, Kidd habe Kostbarkeiten begraben, gab zu Gerüchten Veranlassung, daß Vieles noch nicht wieder aufgefunden worden sei. Man schenkte

diesen Gerüchten, als habe er sein Gold an solchen Stellen vergraben, zu welchen er nachmals nie wieder kam, wie gewöhnlich so auch damals, blinden Glauben, und noch bis auf den heutigen Tag werden an der Küste von Denen, welche über diesen Gegenstand zu grübeln und dann zu träumen pflegen, häufige Nachgrabungen in der Hoffnung angestellt, einige von den längst verlornen Schätzen zu heben.

Zu Charlestown in Süd-Carolina, wo jene Räuber häufige Einfälle gemacht hatten, wurden in demselben Jahre, in welchem Kidd nach England gesandt worden war, 7 Freibeuter hingerichtet.

Im Jahre 1701 wurde die Bevölkerung der amerikanischen Colonieen zu 262,000 Seelen angeschlagen, während man berechnete, daß die neu-foundländischen Fischereien 121 Schiffe, 2700 Mann und ohngefähr 8000 Tonnen benöthigt seien.

Als bald nachher ein neuer Krieg ausbrach und die Unruhen auf der Küste wieder begannen, so steigerte nicht allein das Mutterland seine Sorgfalt für die mächtig anwachsenden Colonieen, sondern die Bevölkerung der einzelnen Provinzen fühlte sich selbst angetrieben, einen stärkern Antheil an den Kämpfen zu nehmen. Indessen war man gegen gewöhnliche Gefahren im Jahr 1705 noch im Allgemeinen so unbekümmert, daß der Hafen von New-York, als ein einziger französischer Freibeuter

einlief, sich beinahe gänzlich unvertheidigt befand und die größte Bestürzung obwaltete.

Die Spanier, mit denen damals England Krieg führte, als sie einsahen, daß Süd-Carolina eigentlich zu den Floridas gehörte, sandten im Jahr 1706 eine Expedition von 4 Kriegsschiffen und einer Galeere unter dem Commando eines französischen Admirals gegen Charlestown. Obristlieutenant Rhett, ein Mann, der allgemeines Zutrauen genoß, ward augenblicklich zum Viceadmiral ernannt. Mr. Rhett hißte auf der Crowngaleere seine Flagge auf, und verschiedene Schiffe, welche sich zufällig im Hafen befanden, wurden schnell bemannt und bewaffnet. In der Zwischenzeit war jedoch der Feind angekommen und hatte den Platz umzingelt; aber da ihm einiger Widerstand vom Ufer aus geleistet wurde, so kam Mr. Rhett noch gerade zu rechter Zeit an, um der feindlichen Schwadron ein Gefecht anzubieten, dem sie sich mit der größten Bestürzung entzog. Die Spanier sollen die Hälfte ihrer Mannschaft in diesem unglücklichen Unternehmen verloren haben.

Mr. Rhett lief mit zwei kleinen Fahrzeugen wenige Tage, nachdem die Flotte verschwunden war, auf ein großes feindliches Schiff aus, welches sich an der Küste gezeigt haben sollte, und es gelang ihm auch, dasselbe als Prise mit 90 Gefangenen einzubringen.

Der Besitz von Port-Royal in Acadien scheint schon früher ein Lieblingswunsch der Colonisten gewesen zu

sein; höchst wahrscheinlich nahmen sie der Fischereien wegen ein so großes Interesse an jenem Platz. Wir haben bereits gesehen, daß in den früheren Kriegen Expeditionen abgesandt wurden, und nun finden wir in dem Kriege von 1702 — 1712 nicht weniger als drei für denselben Zweck unternommen. Die erste dieser Expeditionen ward im Jahr 1707 ausgerüstet und war beinahe nur einzig und allein eine Colonialunternehmung. Sie segelte im Mai auf 23 Transport- und Wallfischfangbooten ab und wurde von dem Kriegsschiffe Deptford, vom Capitain Stuckely commandirt, und von der Galeere Province, die unter dem Commando Southaks stand, begleitet. Diese Expedition richtete übrigens nichts aus. Ein zweiter Versuch wurde erst im Jahr 1709 gemacht und zwar in einem größern Maßstabe.

Die Colonieen, welche östlich von Connecticut lagen, mußten nach Trumbul's Bericht 1200 Mann für diese Unternehmung ausheben und Transportschiffe, Lootsen und Mundvorrath auf 3 Monate stellen, während Connecticut selbst mit den südlicher gelegenen Provinzen es auf sich nahm, 1500 Mann zu Land gegen Montreal abzuschicken. Indessen ward die Expedition zur See aufgegeben, nachdem man 3 Monate in dem Hafen von Boston auf die britischen Transport- und Hülfsschiffe gewartet hatte; ebenso kam der Angriff auf Montreal nicht zur Ausführung, weil die erwartete Unterstützung ausblieb. Der dritte Versuch ward 1710 gemacht und

das Commando dem englischen Obristen Nicholson anvertraut. Die Rüstungen wurden bei dieser Gelegenheit gemeinschaftlich von der Krone und den Provinzen übernommen; die letzteren lieferten die Transportschiffe und verschiedene Kreuzer. Die Flotte bestand im Ganzen aus 36 Segel, nämlich aus 3 Schiffen vierten Ranges (mit 50 — 60 Kanonen), 2 fünften Ranges (mit 32 bis 44 Kanonen), 5 Fregatten, 1 Mörserschiff, der Provinzial-Galeere und 24 Transport-Fahrzeugen; eingeschifft hatten sich ein Regiment Marine-Soldaten und 5 Regimenter Provinzial-Truppen. Diese Expedition segelte am 18. Sept. von Boston ab, erschien am 24. vor Port-Royal, welches sich den 1. Oct. ergab. Sein Name wurde in Annapolis umgeändert, unter dem es jetzt noch bekannt ist. Durch diesen glücklichen Erfolg fühlte man sich 1711 zu einer noch viel wichtigeren Unternehmung gegen die französischen Besitzungen an den Ufern St. Lawrence aufgemuntert. England schien in der That geneigt, ernstlich seine Macht aufzubieten, und eine Flotte von 15 Segeln, von denen 12 unmittelbar aus England abgeschickt und 3 an der Küste stationirt waren, wurde für diesen Zweck unter den Befehl des Viceadmirals Sir Hoveden Walker gestellt. Diese Flotte zählte einige Linienschiffe und wurde von 40 Transportschiffen und 6 Proviantfahrzeugen begleitet. Die Mannschaft bestand aus 5 Veteranen-Regimentern, welche unter Marlborough gedient hatten, und 2 in Neu-England ausgehobenen

Regimentern, so daß sich die ganze Macht auf etwa 6—7000 Mann belief.

Die Flotte segelte am 30. Juli 1711 nach einer beträchtlichen Verzögerung ab, nachdem der Gouverneur von Massachusetts bis zur Entscheidung des Resultats einen wöchentlichen Fasttag angeordnet hatte, welcher jeden Donnerstag abgehalten werden sollte. Am 14. August liefen die Schiffe in den St. Lawrence ein. Der Admiral machte am 18. in der Bai von Gaspé Halt, um seine Transportfahrzeuge zu sammeln, wo er bis zum 20. blieb. An diesem Tage segelte die Flotte weiter, verlor ihren Grund und den Anblick des Landes, und gerieth bei einem starken Ostsüdost-Winde in Nebel. Trotz der Vorsicht, daß alle Schiffe mit ihren Vordertheilen südwärts beigelegt hatten, entdeckte man bald, daß die ganze Flotte zwischen den Felsen, Eilanden und Strömungen des nördlichen Ufers, welches zugleich noch ein Leeufer, (das dem Winde gegenüberliegende Ufer, tegerlager Wall genannt) in unmittelbarer Gefahr schwebte. Einige der Schiffe retteten sich durch Ankerauswerfen, unter ihnen das Admiralschiff Edgar von 70 Kanonen; aber 8 Transportfahrzeuge und 1000 Menschen gingen verloren, und die Expedition ward aufgegeben. Der Admiral entließ nun die Provincialtruppen und Schiffe und segelte mit dem Ueberreste der Flotte nach England. Diese merkwürdigen Unglücksfälle verursachten laute Klagen und gegenseitige bittere Anschuldigungen zwischen den

englischen und amerikanischen Offizieren. Den letzteren schrieb man den verderblichen Verlust der Zeit zu, welchen sie durch Truppenaushebungen und andere Vorbereitungen verursacht hätten, wodurch die Expedition zu spät in die Jahreszeit verschoben worden wäre; ebenso beschuldigte man sie schlechte Lootsen gestellt zu haben. Die erstere Anklage scheint nicht ungegründet zu sein, da es bekanntlich ein amerikanischer Nationalfehler ist, seit der Bevölkerung des Landes alle militärische Vorbereitungen möglichst bis zum letzten Augenblicke zu verschieben; unverdient war aber die letztere Beschuldigung, da durchaus kein Grund vorlag, andere als die besten Lootsen zu stellen, welche die Colonieen besaßen. Von amerikanischer Seite wirft man dem Admiral und den englischen Befehlshabern im Allgemeinen Halsstarrigkeit und Zurückweisen jedes Rathes vor; eine Anklage, die eben so wahr zu sein scheint, da sie dem englischen Nationalcharakter entspricht und vorzüglich dem Hochmuth, mit welchem die Engländer auf die Provinzialen herabzusehen pflegten. Der Admiral schob die Verantwortlichkeit, die Flotte entfernt zu haben, auf die Lootsen, welche ihrer Seits erklärten, daß dies gerade ihrem Rathe zuwider geschehen sei. Nach Charlevoix sollen einige französische Lootsen den Admiral vor der Gefahr, in welcher er schwebte, vorher gewarnt haben, aber auch ihre Belehrungen mißachtete er gleichfalls. Es spricht zu Gunsten der Provinzialen, daß kein einziges ihrer eigenen Fahr-

zeuge, ein kleines Proviantschiff ausgenommen, verloren ging und sogar dessen Mannschaft gerettet wurde. Viele der Lootsen wurden nach England gesandt, um vor dem Geheimen Staatsrath vernommen zu werden; allein die Untersuchung nahm keinen Fortgang; man glaubt, daß der Verlust der Papiere des Admirals der beabsichtigten Untersuchung ein Ende machte. Der Edgar flog durch Zufall kurz nach seiner Rückkunft zu Plymouth in die Luft, wobei 400 Mann ihr Leben einbüßten. So endigte die unglücklichste Unternehmung durch einen schrecklichen Unfall. Es muß indessen noch erwähnt werden, daß die Colonieen der Anklage des Aufschubs damit begegneten, daß sie bewiesen, den Befehl der Truppenaushebung und der übrigen nothwendigen Vorbereitungen erst 16 Tage vor der Ankunft des Sir Hoveden Walker und seiner Flotte im Hafen empfangen zu haben.

Trumbull schlägt im Jahr 1713 die Marine von Connecticut nur auf zwei Briggs, 20 Schaluppen und eine Anzahl kleinerer Fahrzeuge an, und die Seeleute auf 120. Dagegen benutzte der Handelstand von Massachusetts, wie aus den Zollhausberichten zwischen den Jahren 1714 — 1717 hervorgeht, 26,406 Tonnen, 492 Schiffe und 3,493 Matrosen. Der erste Schooner, eine Art von Schiffe, die nun in Amerika so stark im Gebrauch sind, daß sie beinahe als national betrachtet werden, soll zu Cape Ann durch Capitain Henry Robinson

1714 gebaut worden sein. Der Name des Schooners ist unglücklicher Weise verschollen.

Nach dem Frieden von 1713 nahmen die Seeräuber mehr zu als ab, und besuchten die amerikanische Küste viel häufiger als es in dem vorhergehenden Jahrhundert der Fall gewesen war. Sie waren sogar bis New-Providence gekommen, von wo aus sie in nördlicher und südlicher Richtung ihre Räuberausflüge veranstalteten. Samuel Bellamy auf dem Schiffe Whidah von 23 Kanonen und 130 Mann war einer der furchtbarsten dieser Freibeuter, und er hatte sogar die Tollkühnheit 1717 auf der Küste von Neu-England zu erscheinen, wo er verschiedene Prisen machte. Endlich litt er mit seinen gekaperten Schiffen beim Cap Cod Schiffbruch und die meisten von seinem Haufen gingen zu Grunde. Ueber 100 Leichen wurden an's Ufer getrieben, 6 Geflüchtete wurden ergriffen und in Boston vor Gericht gestellt und enthauptet.

Im folgenden Jahre ward der berühmte Capitain Woods Rogers, durch seine Thaten auf dem spanischen Meere so bekannt, mit einer kleinen Schwadron königlicher Schiffe gegen New-Providence abgesandt; er führte eine Proclamation mit sich, welche alle denen Verzeihung verhieß, die ihre ungesetzmäßige Thätigkeit aufgeben und zu ehrbarer Beschäftigung wieder zurückkehren wollten. Das Eiland ward ohne Widerstand für die englische Krone in Besitz genommen, die meisten Freibeuter nah-

men die Amnestie an und nur eine Parthie von 90, unter dem Befehle eines gewissen Vane, nahmen eine Schaluppe weg und entschlüpften. Ein anderer Haufe von ohngefähr 30 erschien von Neuem auf der Küste der Carolinen, wo sie sich in der Nähe der Mündung des Flusses Cape Fear ansiedelten und ihre Räubereien fortsetzten. Mr. William Rhett, der bereits wegen seiner Tapferkeit und seines Unternehmungsgeistes erwähnt worden ist, ward von dem Gouverneur Johnson von Nordcarolina mit einem bewaffneten Schiffe gegen sie abgesandt. Dieser Offizier nahm eine Schaluppe, die unter dem Befehle eines gewissen Steed Bonnet stand und von 30 Freibeutern bemannt war, weg. Der Gouverneur zog bald darauf in eigener Person gegen den Ueberrest derselben; er begegnete einer andern Schaluppe und ein verzweifeltes Gefecht fand statt, in welchem, wie es scheint, kein Pardon gegeben, da beinahe alle in der Schaluppe erschlagen wurden. Diejenigen, welche in diesem Gefecht dem Tode entronnen waren, wurden unmittelbar darauf vor Gericht gestellt und mit Ausnahme eines einzigen, gehängt. Diese strengen Maßregeln trugen viel dazu bei, die Küste von Freibeutern zu säubern. Dennoch finden wir einen Haufen von 25, von einer britischen Kriegsschaluppe 1743 auf Rhode-Island gefangen genommen und verurtheilt gehangen zu werden. Es ist nicht bekannt, wie viele wirklich hingerichtet wurden.

Die eigenthümlichen Verhältnisse Amerikas, wo, während Handarbeiter schwierig zu finden waren, das fruchtbarste Land im größten Ueberfluß unbebaut dalag, gab Veranlassung den Sclavenhandel frühe einzuführen; ob es gleich zu Gunsten des Volks spricht, daß man im Allgemeinen diese Gattung von Unterstützung nur mit Widerstreben aufnahm und lange Zeit verfloß, ehe der Handel bedeutend wurde. Es würde unsere eigentliche Aufgabe übersteigen, wollten wir uns in eine zusammenhängende Geschichte dieses Zweiges des amerikanischen Handels einlassen und wir werden daher unsere Bemerkungen nur auf die wenigen Facten beschränken, welche mit der Schifffahrt in Verbindung stehen.

Die ersten Negersclaven wurden durch ein niederländisches Kriegsschiff zu James-Town 1620 ins Land gebracht. *) Es ist bis jetzt unbekannt geblieben, wo diese armen Afrikaner weggenommen worden waren; aber wahrscheinlich waren sie Opfer der Treulosigkeit. Die Schwarzen indessen vermehrten sich nur sehr langsam, denn 30 Jahre später kamen auf 50 Weiße in Virginien ein Schwarzer, und gerade als die Colonie 20 Jahre bestanden hatte, waren die Sclaven durchaus nicht zahlreich. **)

Das erste amerikanische Fahrzeug, welches sich mit dem

*) Nach Beverly.
**) Nach Bancroft.

Sclavenhandel abgab, segelte 1645 von Boston nach der Küste von Guinea. Es war von Thomas Keyser und James Smith ausgerüstet worden. Der letztere dieser ehrenwürdigen Männer gehörte der Kirche an. Indessen muß der Bevölkerung von Boston nachgerühmt werden, daß ihr Rechtlichkeitsgefühl sich bei diesem Acte empörte; die dabei Betheiligten wurden vor Gericht gestellt, und die Sclaven auf öffentliche Kosten nach ihrer Heimath zurückgesandt.

Sowohl die Redemptionäre als auch die in den Schlachten des Bürgerkrieges Gefangenen wurden ebenfalls frühe als Dienende in das Land eingeführt. So brachten John und Sarah, welche 1652 in Boston ankamen, die in der Schlacht von Dunbar gefangenen Schotten als Fracht mit sich. Ebenso wurden viele in der Schlacht von Worcester gefangene Royalisten nach Amerika transportirt und als Sclaven verkauft. Die Anführer der Insurrection von Penruddock theilten dasselbe Schicksal. Viele der in dem Aufruhr von Monmouth gemachten Gefangenen wurden ebenfalls zur Transportation verurtheilt. Und in der That schien England zu jener Zeit Amerika für den passendsten Sammelplatz seiner religiös wie politisch Mißvergnügten betrachtet zu haben.

1724 betrug die Einführung von Sclaven in die Carolinen nur 439 Seelen. Der Handel war ausschließlich auf britische Schiffe beschränkt. Indessen nahmen später

Rhode-Island und einige andere Colonieen lebhaften Antheil an diesem Handel.

Mit Genugthuung kehren wir zu dem Wallfischfang zurück. Der Anfang dieses männlichen, reichen Gewinn abwerfenden aber zugleich mühseligen Gewerbes datirt von einer frühen Periode in der Geschichte dieses Landes. Da die Wallfische die amerikanischen Meere besuchen, so hielt das Küstenvolk zu jener Zeit Boote, organisirte sich in Haufen und verfolgte jeden Zug, der bemerkt wurde. Viele Jahre hindurch bestand dieses unregelmäßige System, bis man anfing Schaluppen und andere kleine Fahrzeuge auf der hohen See zu verwenden. Diese Fahrzeuge umschweiften die Küsten südlich bis nach Westindien und nördlich bis nach der Meerenge Davis. Gelegentlich fuhren sie auch zu den Azoren, von wo sie zuweilen eine reiche Beute von Wallrath mit nach Hause brachten.

Der Wallfischfang nach einem ausgedehnteren Maßstabe datirt ohngefähr von der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts, wo Massachusetts sich vorzüglich bei dieser Unternehmung betheiligte. Diese Colonie soll allein nicht weniger als 300 Schiffe vor dem Revolutionskrieg auf den südlichen und nördlichen Wallfischfängereien verwandt haben. Die Schiffe dieser Colonie segelten nach dem Südmeer, nach der afrikanischen Küste uud dem stillen Weltmeer.

Pennsylvanien hatte 1731 eine Marine von 6000 Tonnen und Massachusetts ohngefähr 38,000, von der ohn-

gefähr die Hälfte von dem europäischen Handel beschäftigt wurde; während die Einlaufszölle in New-York 1737 211 Segel und die Ausgangszölle 220 ausweisen. In Philadelphia stieg um dieselbe Zeit die Anzahl der ersteren auf 211 und die der letzteren auf 215. Newport hatte in dieser Periode (1739) eine Marine von 100 Segel verschiedener Größe.

Die meisten der an der Küste gelegenen Colonieen verwandten nach dem Kriege, welcher durch den Frieden von Utrecht beendigt wurde, eine Art von Küstenwachtbooten, kleine bewaffnete Fahrzeuge, welche für die Unterdrückung von Seeräubereien und den allgemeinen Schutz der Küsten unterhalten wurden. Einige von diesen Schiffen wurden von jungen Offizieren befehligt, welche späterhin theils zu Hause, theils im britischen Dienst zu größerer oder geringerer Berühmtheit gelangten. Zu ihnen gehörte Lieutenant Wooster, nachmaliger Capitain Wooster, welcher das von Massachusetts bewaffnete Schiff befehligte und späterhin, während der Revolution, als er den Rang eines Brigadegenerals in der Miliz seines Heimathstaates bekleidete, zu Danburg getödtet wurde.

Im Jahre 1739 erklärte England Spanien den Krieg und die amerikanischen Colonieen wurden der Sitz vieler britischen Vorbereitungen und Truppenaushebungen. Die Eingebornen wurden vielfach zu den verschiedenen Expeditionen verwandt; und es ist bekannt, daß das Landgut,

welches als das Eigenthum Washingtons seitdem so berühmt geworden ist, den Namen Mount-Vernon deßwegen erhielt, weil ein älterer Bruder, von dem dieser große Mann es geerbt, in dem berühmten Anfall gegen Carthagena unter dem Admiral jenes Namens gedient hatte. Die Colonieen lieferten 1741 viele der Transportfahrzeuge, welche gegen Cuba gesandt wurden.

Das Jahr 1740 wurde durch eine neue Kriegserklärung gegen Frankreich in der Geschichte der Colonieen denkwürdig. Zu jener Zeit konnten alle amerikanischen Provinzen, die englischen, französischen, wie spanischen, gewiß sein, daß sie durch ihre größere oder geringere Bedeutung der Kriegsschauplatz werden würden und die großen europäischen Staaten fanden es in ihrem ernstlichen Interesse für nöthig, ihre ganze Kraft auf der westlichen Hemisphäre zu entfalten. Nur durch die kurze Dauer des Krieges wurde Amerika noch nicht zum Schauplatz der bedeutenden Kämpfe gemacht, welche durch den Aachner Frieden auf wenige Jahre später verschoben wurden. Und obgleich der Kampf nur von kurzer Dauer war, so bot sich doch den Colonisten bei der Expedition gegen Louisbourg eine Gelegenheit, ihren Geist und ihre Hülfsquellen zu zeigen.

Die Franzosen hatten lange die Wichtigkeit eines Hafens eingesehen, welcher den Eingang St. Lawrence beherrschte, wie Gibraltar den Eintritt in das mittelländische Meer, und ungeheure Geldsummen waren auf die

Festungswerke von Louisbourg verwandt worden. Nicht weniger als 6,000,000 Dollars hatte man für diesen Zweck angewiesen und ein halbes Jahrhundert verfloß über die Vorbereitung. Der Platz war so furchtbar, daß er ein zweites Dünkirchen genannt wurde. Indessen Massachusetts war sich seiner Kraft so bewußt geworden, daß der Gouverneur Shirley, sobald nur die allgemeine Kriegserklärung bekannt geworden war, Vorschläge zu einem Angriff dieser großen See- und Militärstation dem englischen Ministerium und der Coloniallegislatur vorlegte. Der Generalhof von Massachusetts fürchtete sich zuerst in eine solch ernsthafte Unternehmung einzulassen, ohne vorher die Versicherung einer Unterstützung von Hause erhalten zu haben, wie man freundlicher Weise damals England nannte. Aber die Bevölkerung der Colonie unterstützte, sobald sie von den Wünschen des Gouverneurs in Kenntniß gesetzt worden war, ihn so kräftig mit Petitionen, daß diese Maßregel endlich durch die Majorität Einer Stimme durchgesetzt wurde. Connecticut, Rhode-Island und New-Hampshire gewährten Unterstützung und die Expedition war am 25. März 1745 zum Auslaufen bereit. Nicht ein einziger britischer Soldat war verwendet und die Flotte lief von Boston mit der sehr ungewissen Hoffnung aus, von irgend einem königlichen Schiffe unterstützt zu werden.

Oberst William Pepperell von Kittery in Maine befehligte die Landmacht, die nur aus Angeworbenen von

Neu-England bestand, da keine andere Colonie an der Unternehmung Theil nahm; Capitain Edward Tyng von der Colonialmarine von Massachusetts die Flotte. Letztere bestand meistentheils aus Fahrzeugen, welche für diesen besonderen Dienst ausgerüstet oder gemiethet waren. Außer den Transportfahrzeugen scheinen es im Ganzen 12 Schiffe gewesen zu sein, von denen das größte nur 20 Kanonen führte. Die Landmacht belief sich auf 4070 Mann. Die folgende Liste der Colonialkreuzer, welche bei dieser Unternehmung verwandt wurden, ziehen wir aus den verschiedenen und sich widersprechenden Berichten dieser Unternehmung, nämlich: die Schiffe Massachusetts von 20 Kanonen unter dem Commodore Tyng; Cäsar von 20 Kanonen unter Capitain Snelling; die Schnauen: Shirley von 20 Kanonen, unter Capitain Rouse; Prinz von Oranien von 16 Kanonen, unter Capitain Smethurst; die Brigg Boston-Paket von 16 Kanonen, unter Capitain Fletcher und die drei Schaluppen Donahue von 12 Kanonen, Saunders von 8 Kanonen, und die von Rhode-Island gemiethete Schaluppe „Bosch“ von 20 Kanonen, unter Capitain Griffen, und zwei Conecticut zugehörige Fahrzeuge, jedes von 16 Kanonen.

Der Umstand ist der Erwähnung werth, da er sowohl die Sitten des Tages charakterisirt, als auch die gewohnte Sparsamkeit der Colonisten von Neu-England, daß Gouverneur Shirley in seinen geschriebenen Instructionen ein großes Gewicht auf den Befehl legt, daß die Schiffe

hinlänglich mit Hülsenfrüchten versehen wären, und die Truppen und Matrosen so viel wie möglich mit den Erzeugnissen der See ernährt werden könnten. Am 4. April erreichte die Flotte Canseau, wo sie einige Wochen blieb, um sich mit den Truppenaushebungen von New-Hampshire und Connecticut zu vereinigen und zugleich den Abgang des Eises in der Nachbarschaft des Capes Breton abzuwarten. Wahrscheinlich zum ersten Mal in der Geschichte der Colonieen, waren große militärische Vorbereitungen zur rechten Zeit gemacht und das Resultat bewies diesmal siegreich die Wohlthat dieser ungewöhnlichen Schnelligkeit. Dort stieß auch Commodore Warren von der britischen Marine mit einer Abtheilung der westindischen Schwadron, wo er, wie auch an der amerikanischen Küste, lange den Oberbefehl geführt hatte, zu der Expedition. Dieser ausgezeichnete und thätige Offizier, — denn die brittische Marine konnte damals keinen tapferern aufweisen — brachte den Superb von 60 Kanonen, auf dem er seine breite Flagge aufzog, und drei andere Schiffe von 40 Kanonen mit sich. Natürlich übernahm er das Commando über die Seeoperationen, trotz dem, daß zwischen ihm und Oberst Pepperel bis zuletzt großer Zwiespalt geherrscht zu haben scheint. Nachdem er mit dem Letzteren eine Conferenz abgehalten, segelte er nach Louisbourg und begann die Blockade.

Am 30. April ward Louisbourg zu Land angegriffen und nach einer anhaltenden Belagerung von 47 Tagen,

während deren eine lebhafte Canonade geführt wurde, ergab sich der Platz. Die französischen Flaggen ließ man noch einige Zeit wehen; diese List verlockte 2 Ostindienfahrer und ein Südseeschiff mit reicher Ladung in den Hafen einzulaufen, wo man sie wegnahm. Man hat den Werth dieser drei Schiffe auf drei Millionen Dollars geschätzt.

Während noch Commodore Warren vor dem Hafen herumkreuzte, nahm er nach einem harten Widerstand das französische Kriegsschiff Vigilant von 60 Kanonen, das Truppen und Vorräthe für die Garnison an Bord führte, weg. Dieses bedeutende Ereigniß übte ohne Zweifel einen großen Einfluß auf das Resultat der Belagerung aus.

Obgleich die Colonialexpedition nach der Ankunft des Commodore Warren *), in Hinsicht der Marine von keiner großen Bedeutung war, so bewies sie doch, sobald Louisbourg sich ergeben hatte, großen Muth zur See. Die Shirleygaleere von 20 Kanonen, unter Capitain Rouse, oder der „Snow-Shirley", wie das Schiff zuweilen genannt wurde, nahm acht französische Fahrzeuge hinweg und bei einer Gelegenheit brachte sie, nach

*) Man hat behauptet, daß der Vigilant von 60 Kanonen von dem Colonialschiff Massachusetts von 20 Kanonen unter dem Commodore Tyng genommen worden sei; aber diese Behauptung ist an und für sich höchst unwahrscheinlich und auch durchaus nicht in den Berichten jener Tage nachgewiesen.

einem tapfern und hartnäckigen Widerstand, zwei andere ein. Dieser Offizier wurde für diese That zum Capitain im königlichen Dienste ernannt.

Nicht weniger als 400 Caperschiffe sollen während dieses Krieges von den Colonieen unterhalten worden sein; allein die Zahl ist so unglaublich groß, daß sie zu der Conjectur Veranlassung gibt, diese Schätzung begreife zugleich die Küstenboote und die Caperbriefe. Indessen fiel während dieses kurzen Krieges in Amerika nichts vor, was der Erwähnung werth wäre, außer der Einnahme von Louisbourg, welches beim Friedensschluß den Franzosen zurückgegeben wurde.

Indessen hatten die Franzosen vor diesem Ereigniß die ganze amerikanische Küste vom Cap Breton bis zum Delaware mit zwei ernstlichen Einfällen bedroht, die jedoch beide glücklicherweise vereitelt wurden, und zwar der erste durch die Elemente nnd der zweite durch den Sieg, welchen die Admirale Anson und Warren 1747 erfochten hatten. Erst im folgenden Jahre, in welchem der Friede geschlossen, wurde Acadien endlich der britischen Krone überwiesen, das man von nun an Nova Scotia nannte.

Eine Compagnie in Philadelphia wurde durch das allgemeine Interesse für den Fischfang und das Verlangen, den Handel des Landes auszudehnen, bewogen, eine Entdeckungsreise für eine nordwestliche Durchfahrt unternehmen zu lassen. Der Schooner Argo, unter Ca-

pitain Swaine, segelte am 4. März 1753 für diesen Zweck nach der Hudsonsbai ab, kehrte aber nach einer mehrmonatlichen Abwesenheit nach Philadelphia zurück, ohne viel mehr als eine bessere Kenntniß der Küste und der Einfahrten in die großen Baien erhalten zu haben. Der Versuch ward im folgenden Jahre mit noch geringerem Erfolge wiederholt, und das Schiff verlor bei einem Zusammentreffen mit den Indianern drei seiner Matrosen.

Drittes Kapitel.

Der Zustand der amerikanischen Colonieen zur Zeit des Aachner Friedens. — Eine neue Holzart wird beim Schiffsbau benutzt. — Amerikanische Midshipmen in der königlichen Marine. — Streitigkeiten zwischen den englischen und französischen Provinzen. — Der König von Großbritannien erklärt den Krieg. — Expedition gegen Louisbourg. — Furchtbarer Sturm. — Anstrengungen der Colonieen. — Der Friede von 1693. — Die Bevölkerung der amerikanischen Colonieen. — Hartnäckiges Gefecht zwischen dem Thurloe und den Deux-amis. — Ursprung des Unabhängigkeitkriegs. — Die beleidigente Stempel- und Theetaxe. — Die Navigationsacte. — Der erste offene Widerstand gegen dieselbe. — Widersetzlichkeit gegen die Theetaxe. — Die Bostoner Hafenbill. — Vorbereitungen zu einem gewaltsamen Widerstand. — Ausbruch der Feindseligkeiten. — Die Schlacht von Bunker's Hill. — Washington zum Oberbefehlshaber ernannt.

Die Schifffahrt der amerikanischen Colonieen befand sich zur Zeit des Aachner Friedens in einem sehr blühenden Zustande. Mehr als ein Jahrhundert war verflossen, seitdem die Niederlassungen die Feuerprobe ihrer jugend-

lichen Bestrebungen bestanden hatten, die, obgleich von einander entfernt, mit den Nachtheilen einer zerstreuten Bevölkerung sich dennoch schnell zu der Würde und der Macht von Staaten erhoben. Grade die Nothwendigkeit, ihre wichtigen Verbindungen zur See offen zu erhalten, trugen direct dazu bei, die Liebe zum Seeleben bei ihnen aufzumuntern; und besaßen sie auch keine regelmäßige Kriegsmarine, so kam doch ihre Handelsmarine wahrscheinlich der des Mutterlandes im Verhältniß zur Bevölkerung gleich. Die Seelenzahl aller Provinzen betrug zu jener Zeit nicht mehr als Eine Million, wenn man die Indianer von dieser Berechnung ausschließt. Die Anzahl der Tonnen ist nicht so leicht mit Bestimmtheit anzugeben, ob wir gleich zulängliche Autoritäten besitzen, auf welche man einen allgemeinen Ueberschlag gründen könnte. Fünfhundert Schiffe sollen im Friedensjahre aus dem Hafen von Boston allein aus-, und 430 eingelaufen sein, ausschließlich der Küstenfahrzeuge und der Fischerboote. Zu Portsmouth in New-Hampshire finden sich außer den 200 Küstenfahrzeugen im regelmäßigen Dienst, 121 Zollausgangs- und 73 Zolleingangsscheine. Der Handel von New-York und Philadelphia war nicht so bedeutend, als der von Boston, aber doch immer noch ansehnlich genug. So ergaben sich 1749 oder in dem Jahre nach dem Frieden zu Philadelphia 291 Zollausgangs- und 303 Zolleingangsscheine, während Boston in derselben Zeit 504 der ersteren und 489 der letzteren hatte. Im Jahr 1750,

wo die Schifffahrt bedeutend abgenommen hatte, fanden sich im ersteren Hafen 286 Zollausgangs- und 232 Zolleingangsscheine. Viele Häfen, welche seitdem den größten Theil ihrer Schifffahrt verloren haben, wie unter andern New-Port, Rhode-Island und Perth-Amboy in New-Jersey erfreuten sich damals eines ansehnlichen Handels.

Die Bevölkerung der Niederlassungen, welche sich heut zu Tage sehr weit in das Innere von dem Meere entfernt, ausdehnen, fand sich damals die Küste entlang kräftig zusammengedrängt, von welcher die amerikanischen Colonieen zu jener Zeit einen viel größeren Theil schon im Besitz hatten, als die ganze Küste von Großbritannien beträgt. Einige der Schriftsteller jener Tage behaupten etwas prahlerisch, daß die während des letzten Krieges auf den Colonial-Capern gebrauchte Anzahl der Tonnen und Kanonen, die während der Regierung der Königin Elisabeth in der königlichen Marine benutzten, überstiegen habe; und obgleich viele der obenerwähnten Aus- und Eingangs-Zollscheine ohne Frage von den Schiffen des Mutterlandes herrührten, so kam doch ohne Zweifel im Verhältniß eine gute Anzahl auf Provinzialschiffe. Besonders groß war bereits die Zahl der Küstenfahrzeuge und Schifferboote geworden; in Massachusetts allein konnte man ein Schiff immer auf 100 Einwohner rechnen.

Bis dahin hatte man zum Schiffsbau das Holz der gemeinen weißen Eiche benutzt, ob man gleich für einzelne Theile des Schiffsgerippes auch Kastanienholz brauch-

bar gefunden hatte. Die weiße Eiche von Nordamerika ist in ihrer Qualität durch mancherlei Ursachen sehr verschieden, vorzüglich hat der Grad der Breite, unter welchem sie wächst, viel Einfluß; die Eichbäume in den südlicheren Districten, so wie die, welche in der Nähe des Meeres stehen, werden höher geschätzt, als die nördlicher oder weit von der Küste wachsenden. Eben so wird den Eichbäumen, welche im offenen Lande stehen, ein höherer Werth beigelegt, als denen, welche in dem Schatten der Wälder gewachsen sind. Eine neue Aera begann für den Schiffsbau durch die Einführung eines Holzes, welches in den südlicher gelegenen Küstenstrichen des britischen Amerika im größten Ueberfluß vorhanden ist. 1770 lief nämlich in Charleston in Süd-Carolina das Schiff Live-Oak ein, welches von dem unschätzbaren Zimmerholz gebaut war, von dem es den Namen führte; und man entdeckte bald, daß dies eins der allervorzüglichsten Materiale für den Schiffsbau war. Live-Oak soll das erste Schiff gewesen sein, welches von diesem Holze erbaut war.

Um dieselbe Zeit wurde es auch unter den höheren Ständen der amerikanischen Colonie Sitte, ihre Söhne als Midshipmen in die königliche Marine eintreten zu lassen; früher war nur zuweilen ein Amerikaner von der Colonial-Marine auf die königliche versetzt worden, aber nur wenige junge Leute waren mit der Absicht in den regelmäßigen Dienst getreten, die Marine als Lebens-

beruf anzusehen. Es ist bekannt, daß Washington für diesen Stand bestimmt war, und wir sehen nun auf die ängstliche Zärtlichkeit seiner Mutter, welche ihn allein davon abhielt, als auf eine providentielle Vermittlung für das Wohl der Nation hin. Viele derjenigen, welche in die englische Marine eintraten, schwangen sich zu hohen Stellen empor, und einige wurden und werden noch zu den fähigsten und tüchtigsten Offizieren im Dienst der britischen Krone gerechnet. Wir könnten auch bei einigen auf den schmerzlichen Ruf hindeuten, welchen sie sich durch ihre Thätigkeit gegen ihr Geburtsland während des Revolutionskriegs erworben haben. Die Ruhe, welche der Aachner Friedensschluß herbeiführte, war wie die, welche durch den Utrechter Frieden hervorgerufen, nur von kurzer Dauer. Frühzeitig fingen die Grenzstreitigkeiten zwischen den englischen und französischen Provinzen an, und ein Landkrieg brach wirklich im Jahr 1754 zwischen ihnen aus, durch welchen der Friede von Europa nicht unmittelbar gestört ward. Dieser sonderbare Zustand der Dinge dauerte auch während des Jahres 1755 fort, und der Feldzug dieses Jahres war einer der wichtigsten, welcher auf dem amerikanischen Continent stattfand. Beide Nationen verstärkten ihre Truppen von Europa aus, und starke Geschwader wurden zum Schutze des Convois verwandt. Da indessen keine förmlichen Feindseligkeiten ausbrachen, so wurden auch weder Caperbriefe ausgestellt, noch Caperschiffe gerüstet. Nach vielen nutzlosen Ver-

suchen eine Vereinbarung zu treffen, erließ der König von Großbritannien endlich den 17. Mai 1756 die förmliche Kriegserklärung.

Dies war der Ausbruch des Kampfes, welcher in Amerika familiärer Weise „der alte französische Krieg“ genannt wird. Obgleich dieser Kampf für die Colonieen von der größten Wichtigkeit war, indem während desselben die Franzosen aus ihrem seither in Besitz gehabten Antheil des Festlandes getrieben wurden, und die Wilden dadurch ihren Bundesgenossen verloren, so hingen doch die Ereignisse eigentlich mehr mit den Bewegungen der Armeen, als mit irgend einer bedeutenden Unternehmung zur See zusammen, sofern die letztere dem Gegenstand dieses Werkes angehört. Der Anfang des Krieges war unglücklich, aber gegen das Ende desselben gelang es dem berühmten Grafen von Chatham, durch sein Beispiel den Staatsrath des Königs zu größerer Energie anzufeuern, und von diesem Augenblicke an krönte der glänzendste Erfolg seine Anstrengungen.

1757 wurde unter Admiral Holbourn eine Expedition gegen Louisbourg abgesandt; aber auf die Nachricht hin ward sie aufgegeben, daß außer der regelmäßigen Garnison und den bedeutenden Werken der Platz noch durch eine Flotte von 17 Linienschiffen vertheidigt würde, welche in dem Hafen vor Anker lagen. Wir ersehen die wachsende Bedeutung der Colonieen aus den bei dieser Gelegenheit verwandten Kräften. Die Garnison von Louis-

bourg bestand aus 6000 regulären Truppen, während die Angriffsarmee sich ungefähr auf 1100 englische Truppen außer den provinzialen belief. Das Mißlingen der Unternehmung scheint seinen Grund in der Vorzüglichkeit der französischen Schiffe gehabt zu haben.

Es verdient erwähnt zu werden, daß die englische Flotte, während sie vor Louisbourg kreuzte, von einem starken Sturme überfallen wurde, in welchem eins ihrer Schiffe, der Tilbury, Schiffbruch litt, und mehr als 200 seiner Mannschaft ertranken. Der Ueberrest fiel in die Hände der Franzosen, welche mit der Menschenfreundlichkeit und Artigkeit einer großen gebildeten Nation die Unglücklichen unter dem Schutze einer Waffenstillstandsflagge nach Halifax sandten.

Obgleich Spanien 1761 zu Gunsten der Franzosen an dem Kriege Antheil nahm, so wurden doch dadurch die Anstrengungen der Colonieen materiel nicht verändert, welche hauptsächlich auf die Reduction der beiden Canadas durch Expeditionen im Innern des Landes gerichtet waren. Die beiden Schiffe Martinique und Havanna wurden weggenommen, aber die von den Engländern verwandten Flotten waren zu beträchtlich, als daß sie die Hülfleistungen der leichten Provinzialfahrzeuge hätten ansprechen müssen. Viele Amerikaner dienten bei diesen Unternehmungen zu Land und zur See; aber wie es immer der Fall ist, wenn eine Hauptstadt den Ruhm ansprechen kann, so wurde auch hier der Antheil der Achtung, welcher

ihren Anstrengungen zukam, vom Rufe des Mutterlandes verschlungen.

Am 10. Februar 1763 wurde der Friede unterzeichnet, und Frankreich gab von diesem Tage seine Ansprüche auf irgend einen nördlich von Louisiana gelegenen Antheil des amerikanischen Continents auf, mit Ausnahme zweier in der Nähe der Mündung des St. Lawrence gelegenen unbedeutenden Fischerstationen.

Die in diesem Krieg gemachten Eroberungen leiteten die spätere Unabhängigkeit der Colonieen ein, da die letzteren seitdem keinen Feind in der Nähe hatten, der sie nöthigte, sich wegen Hülfe an England anzulehnen, oder ihre Politik von denjenigen innern Maßregeln abzulenken, welche in unmittelbarem Zusammenhange mit ihrer inneren Wohlfahrt standen.

Die nördlichen Provinzen hatten sich durch ihre Anstrengungen in dem letzten Kriege viele Achtung erworben, da sie eine ansehnliche Armee ausgehoben hatten; aber ihrer Caperschiffe geschieht weniger Erwähnung, als man erwarten sollte, wodurch wir zu dem Schlusse verführt werden, daß derartige Unternehmungen geringere Aufmerksamkeit auf sich zogen, als diejenigen, welche die früheren Kämpfe des Landes charakterisirt hatten.

Man nimmt an, daß am Schlusse dieses Kriegs die ursprünglich amerikanischen Colonieen oder diejenigen, welche seitdem die Vereinigten Staaten ausmachen, die beiden Floridas und Louisiana abgerechnet, mehr als

1,200,000 Seelen, mit Ausschluß der Indianer, enthalten haben. Zählungen wurden wirklich in einer oder zwei Provinzen vorgenommen. Die Berichte von Massachusetts übersteigen die Zahl von 245,000, mit Einschluß 5000 Farbiger, nicht hoch. Die Totalsumme von Maryland vom Jahr 1755 beträgt 107,808 Weiße, welche die Schätzung nach dem Frieden bei weitem übertrifft.

Obgleich dieser Krieg von Seiten der Colonisten mehr auf Landexpeditionen beschränkt war, so gewährte er nichtsdestoweniger den Caperschiffen Gelegenheit, ihren Muth und ihre Tapferkeit zur See zu zeigen. Eins dieser Gefechte verdient erwähnt zu werden, da es zu den hartnäckigsten gehört, von dem wir irgend einen authentischen Bericht besitzen. Im Januar 1758 stieß der Caper Thurloe von 14 Kanonen unter dem Capitain Mantle auf den französischen Caper Les Deux Amis von 10 Kanonen unter dem Capitain Felix. Die Mannschaft des Thurloe betrug 84 Mann, die der Deux Amis 98. Als das französische Schiff die Uebermacht des feindlichen Geschützes erkannte, suchte es zu entschlüpfen; da es dies aber unmöglich fand, so rannte es quer vor die Klüsen seines Gegners und machte den Versuch, es durch Entern mit sich fort zu ziehen; allein der Gegner that dasselbe, und so hingen diese beiden kleinen Schiffe länger als zwei Stunden aneinander, und ihre Mannschaften kämpften für den Sieg mit allen Zerstörungsmitteln, welche die Kriegsführung jener Tage kennt.

Der Thurloe allein soll nicht weniger als 300 Pulverflaschen und 72 Stinktöpfe *) auf das Verdeck seines Gegners geworfen und außerdem einen sehr lebhaften Gebrauch von seinen Kanonen und Gewehren gemacht haben. Das Schiff Les Deux Amis stieß auf den Grund, wahrscheinlich von den Kanonen seines Gegners überwältigt, aber nicht eher, als bis es durch die Hartnäckigkeit seines Widerstandes den Kampf zu einem der blutigsten in den Seeannalen gemacht hatte. Der Thurloe hatte 12 Todte und 25 Verwundete, sein Gegner mehr als 80.

Obgleich die Erzählung dieses Gefechtes, wie alle Berichte, welche nicht die offiziellen Formen und Untersuchungen passiren, immer mit Vorsicht benutzt werden muß, so scheint sie doch mit solcher Umständlichkeit in den Berichten jener Tage mitgetheilt worden zu sein, daß man ihr Glauben schenken kann.

Unmittelbar nach dem Frieden von 1763 begann von Seiten des Mutterlandes jene legislative Usurpation, welche 20 Jahre später mit der Unabhängigkeit der Colonieen endete.

Es würde die Grenzen dieses Werkes überschreiten, wollten wir in das Detail dieser ereignißreichen Periode eingehen oder nachweisen, wie diese Eigenmächtigkeiten allmählich die Treue eines Volkes untergruben, dessen vertrauende Liebe zwei so blutige Kriege und die Eifer-

*) Beides sind Artillerieausdrücke.

sucht der Mitbewerbung im Handel nicht erschüttern konnten. Amerika stand zu der Zeit, von welcher wir reden, in derjenigen geistigen Abhängigkeit von dem Mutterlande, in welcher sich eine Provinz gewöhnlich von der Hauptstadt befindet. Die Provinz übertreibt gern die Tugenden der Hauptstadt, bedeckt ihre Fehler und setzt an die Stelle der Vernunft und Wahrheit die in der Hauptstadt cursirenden Ideen. Die darauf folgende Entfremdung war ein Werk der Zeit, und mehr denn zehn Jahre progressiver Neuerungen mußten von Seiten des britischen Parlamentes vorausgehen, ehe der kühnere und fernsehende Leiter der amerikanischen Angelegenheiten die Masse des Volkes zum offenen Widerstand verleiten konnte. Während dieser Zeit indessen nahmen die Provinzen reißend zu an Seelenzahl, Hülfsmitteln und Nationalgeist, welcher dem alten Gefühl entgegentrat, welches die Kinder der Colonisten mit einem Lande verband, welches sie noch freudig ihre „Heimath" zu nennen pflegten. Die Ursachen, welche die nachfolgenden großen Resultate erwirkten, liegen tiefer, als sie gewöhnlich von Tagesschriftstellern angegeben werden, und einige Worte über einen so ernsten Gegenstand sollen bei dieser Gelegenheit nicht versäumt werden.

Die Prärogative des Königs von England waren zur Zeit der Gründung der amerikanischen Colonieen, als sie ihre verschiedenen Freibriefe von der Krone empfingen, in voller Wirksamkeit; der Monarch beherrschte wirklich das Reich, durch die andern Gesetzgebungsgewal-

ten beschränkt. Das Verhältniß zwischen einem Fürsten und seinen Unterthanen ist einfach, und wenn es nicht von seiner ursprünglichen Richtung abweicht, ist es väterlich und wohlthätig. Unter solchen Verhältnissen und besonders, wenn keine ungewöhnlichen Ursachen der Aufreizung obwalten, können die verschiedenen Theile eines ausgedehnten Reiches nach einem gemeinsamen Principe des Rechts und der Billigkeit beherrscht werden. Der Monarch des einen Gebietstheiles ist zugleich der Monarch des andern, und man setzt voraus, daß er die Rechte Aller gleichmäßig berücksichtiget. Als aber die Revolution von 1668 das Haus Hannover auf den Thron berief, wurde ein System von ministerieller Verantwortlichkeit begründet, welches allmählich die Gewalt der Krone verminderte, bis die Minister, welche in der That die Executivgewalt von Großbritannien in Händen haben, anstatt die wirklichen Diener des Fürsten zu sein, Creaturen des Parlamentes wurden. Es ist wahr, der König ernannte sein Cabinet oder vielmehr das Haupt desselben; aber er war genöthigt, entweder die vom Parlament bezeichneten zu ernennen, oder die Hülfsgelder durch das letztere verweigert zu sehen. Dadurch ward in der Wirklichkeit die Macht des Parlamentes in allen wichtigeren Angelegenheiten des Reichs an die Stelle der königlichen gesetzt, und da das Parlament hauptsächlich nur aus einer directen und indirecten Repräsentation eines kleinen Gebiettheiles, welches nur dem Namen nach der britischen Krone

unterworfen, zusammengesetzt war, so folgte nothwendig daraus, daß dieser Theil des Reiches durch die Ausdehnung einer ungebührlichen Legislation über die andern Theile einen neuen und gefährlichen Herrn an die Stelle eines Fürsten schob, der keinen Grnnd gehabt hätte, in der Liebe zu seinen Unterthanen einen Unterschied zu machen. Während indessen dieses Princip wahrscheinlich den Schwierigkeiten mit Amerika zu Grunde lag, sahen dies nur Wenige in der Theorie ein. Thatsachen gehen aber stets unveränderlich der allgemeinen Meinung in einem Lande, welches so rein practisch ist, als dieses, voraus. Man widersetzte sich der legislativen Usurpation im Abstracten; aber nur Wenige erkannten den Unterschied zwischen einer Gesetzgebung, welche durch das Veto eines unabhängigen Monarchen, der in einem gleichen Verhältniß zu allen Theilen eines weiten Reiches steht, beschränkt ist, und einer Gesetzgebung, welche sich nicht allein dieses Veto, sondern alle anderen materiellen Gewalten der Krone direct oder indirect angeeignet hat.

Große Reiche können zusammengehalten werden, wenn die verschiedenen Theile durch eine Centralgewalt beherrscht werden, welche ein gemeinsames, gerechtes und überall sichtbares Interesse für Alle hat; aber keine Gewalt kann die Besitzer eines abgesonderten Gebiettheils nöthigen, den Interessen derjenigen, welche den Sitz der Gewalt inne haben, dienstbar zu sein. Diese große Schwierigkeit lag den damaligen Verhältnissen zu Grund, und

macht es allein erklärlich, denn die andern Fragen des Tages waren nur mehr oder weniger Folgen davon, daß die Verbindung von keiner Dauer sein konnte, da ein verhältnißmäßig kleiner Gebietstheil die große und bewegende Kraft des Staates so unumschränkt in Händen hatte.

Zu den beleidigenden Maßregeln, welche das Parlament nahm, gehörte auch eine Stempeltaxe und eine Besteuerung des Thee's. Zufolge der ersteren konnten Schiffe nicht gesetzmäßig in die See auslaufen, bevor sie sich nicht mit den nöthigen Stempeln versehen hatten; indessen war die Auflehnung dagegen so groß, daß wirklich Schiffe ohne die nöthigen Papiere in die See stachen; und man kennt keine ernstlichen Folgen eines so kühnen Wagnisses. Zuletzt, als die Stempelbeamten resignirt hatten und keine andern sich willig fanden, in den bösen Geruch zu kommen, die Stellen Jener übernommen zu haben, vollzogen die Gerichtshöfe, ohne Rücksicht auf jene Formel zu nehmen, welche durch die Acten des Parlaments nöthig geworden waren, ihre Geschäfte Man ließ die Taxe endlich fallen und suchte andere an ihre Stelle zu setzen, welche man für ausführbarer hielt.

Neue Versuche wurden im Jahr 1768 gemacht, die Navigationsacte in Wirksamkeit zu setzen, welche in der That ein todter Buchstabe geworden war, und wirklich wurde eine von Madera mit einer Ladung Wein segelnde Schaluppe in Boston weggenommen und unter die Kano-

nen des Kriegsschiffes Romney gelegt; allein die öffentlichen Beamten waren genöthigt, vor dem ihnen nachziehenden Pöbel Sicherheit in dem Castell zu suchen.

Großbritannien hatte nie zuvor Truppen in seinen Colonieen unterhalten, ausgenommen zum Schutz gegen die Franzosen und Indianer. Die Soldaten waren bis dahin an den entfernteren Grenzen hauptsächlich gehalten worden; allein nun wurden einige Regimenter in der angenscheinlichen Absicht nach Boston gelegt, um dem usurpirten Uebergewicht des britischen Parlamentes Kraft zu verleihen. Dieser Schritt trug viel zu dem Mißvergnügen bei und war nachher die directe Ursache von dem Beginn der Feindseligkeiten.

Der erste öffentliche Act des Widerstandes, welcher in diesem berühmten Kampfe stattfand, ereignete sich **1772** in den Gewässern von Rhode-Island. Ein Kriegsschiff war an der Küste stationirt worden, jene Gesetze auszuüben, und der kleine Schooner Gaspé, mit einer leichten Bewaffnung und **20** Mann an Bord, wurde als Begleitungsschiff benutzt, die seichten Küstenwasser zu befahren. Am **17.** Juni **1772** kam das Paketboot Hannah von Providence, unter dem Befehle des Capitains Linzee, welches zwischen New-York und Rhode-Island den Dienst that, auf seiner Fahrt die Bai aufwärts in das Angesicht des Kriegsschiffes. Die Hannah erhielt den Befehl, zur Untersuchung herbeizufahren; aber der Befehlshaber des Schiffes weigerte sich, diesen Befehl zu vollziehen, und

da er durch einen frischen Südwind begünstigt wurde, der ihn bald der Schußweite entzog, so wurde dem Gaspé das Signal gegeben, sein Schiff zu verfolgen. Die Jagd erstreckte sich 25 Meilen weit, mit vollen Segeln, als die Hannah an eine Barre kam, mit der ihr Befehlshaber besser vertraut war, und da sie weniger tief im Wasser ging, als der Schooner, so lockte Capitain Linzee den letztern auf eine Sandbank, wo er auf den Grund auffuhr. Der Gaspé blieb auf dem Trocknen sitzen, da die Ebbe eintrat, und konnte erst nach mehreren Stunden wieder flott gemacht werden.

Die Nachricht von dieser Jagd ward bei der Ankunft der Hannah in Providence schnell verbreitet. Ein allgemeines Gefühl der Aufregung war unter der Bevölkerung bemerkbar, und gegen Abend zeigte sich der Stadttrommler in den Straßen, um auf die gewohnte Weise das Volk zusammen zu rufen. Dieser Mann führte den ihm folgenden Haufen vor einen in der Nähe der Lagerhäuser stehenden Schuppen, wo plötzlich ein als Indianer verkleideter Mann auf dem Dache erschien und eine geheime Expedition auf diese Nacht ankündigte, indem er alle „starken Herzen" aufforderte, sich präcis um neun Uhr in derselben Verkleidung auf der Schiffswerfte einzufinden. Zur bestimmten Stunde fanden sich die Meisten an dem bezeichneten Orte ein, und 64 Mann wurden für die beabsichtigte kühne Unternehmung ausgewählt.

Dieser Haufe schiffte sich auf acht an den Schiffs-

werften liegenden langen Booten ein, und mit einer großen Anzahl runder Pflastersteine bewaffnet, fuhren sie den Fluß hinab. Man glaubt, daß der Befehlshaber dieses Haufens ein gewisser Capitain Whipple gewesen ist, welcher späterhin in dem Dienste des Congresses stand; kein Name verlautete damals. Die Boote wurden, als sie sich gegen zwei Uhr Morgens dem Gaspé näherten, von der Schildwache vom Verdeck aus angerufen, diese aber von einer Ladung Steine hinabgetrieben. Der Befehlshaber des Gaspé erschien nun selbst und feuerte eine Pistole zur Warnung auf die Boote ab. Der Schuß ward von einem Gewehr erwiedert, der durch den Schenkel des Offizieres ging. Die Mannschaft des Gaspé hatte sich mittlerweile aufgestellt, aber der Haufe von Providence enterte. Der Kampf war kurz, und die Mannschaft des Schooners war bald überwältigt und in Sicherheit gebracht. Alle, die sich an Bord befanden, wurden in die Boote gebracht und darauf der Gaspé angezündet, der auch gegen Morgen in die Luft flog.

Dieser kühne Schritt erregte natürlich bei den britischen Offizieren die größte Indignation, und alle möglichen Mittel wurden zur Entdeckung der Verbrecher ergriffen. Das englische Gouvernement setzte eine Belohnung von 1000 Pfund Sterling auf den Leiter der Unternehmung und versprach demjenigen 500 Pfund, welcher die Theilnehmer zur Anzeige brächte, mit dem Versprechen, begnadigt zu werden, sollte der Angeber zugleich Theil-

nehmer gewesen sein. Aber die allgemeine Stimmung war damals zu mächtig, als daß gewöhnliche Mittel irgend Einen zur Entdeckung hätten verlocken können. Wirklich konnte man nie einen genügenden Beweis erhalten, auf den hin man irgend Jemand hätte gerichtlich belangen können, troß dem, daß eine Untersuchungscommission unter dem großen Staatssiegel von England sich vom Januar bis zum Juni des Jahrs 1773 mit diesem Gegenstand beschäftigte.

Zog auch dieses Ereigniß kein unmittelbares Resultat nach sich, so trug es doch ohne Zweifel dazu bei, den Riß zwischen den beiden Parteien zu erweitern, und es muß bemerkt werden, daß bei jener Gelegenheit das erste Blut in dem Kampf für die Unabhängigkeit Amerika's vergossen wurde. Das ganze Ereigniß war ein eben so directer Widerstand gegen die Unterdrückung, wie das später stattfindende bekanntere Gefecht zu Lexington.

Das Jahr 1773 ist in der amerikanischen Geschichte wegen des Widerstandes denkwürdig, welchen die Colonisten der Theetaxe entgegensetzten. Dadurch, daß es der ostindischen Handelscompagnie vermittelst eines Arrangements mit dem britischen Ministerium erlaubt worden war, den Thee frei von jeder Abgabe auszuführen, war es nun möglich geworden, diesen Artikel in Amerika, wo eine Abgabe bezahlt werden mußte, billiger zu verkaufen, als er vor Einführung dieser Taxe hatte verkauft werden können. Man bildete sich ein, dieser Um-

stand würde den Ansichten aller Parteien in Europa entsprechen, da die Lagerhäuser der Handelscompagnie in Folge des Systems der Nicht-Einführung, das die Colonisten befolgten, überfüllt waren. Verschiedene Ladungen wurden nach einigen Häfen, unter andern nach New-York, Philadelphia, Charleston und Boston verschifft. Die Bevölkerung der zwei erstgenannten Städte zwang die Schiffe, mit ihrer Ladung wieder nach London zurückzukehren, während die Einwohner von Charleston das Schiff entladen und den Thee in feuchte Keller ablagern ließen, wo er verdarb.

Drei Schiffe, deren Ladung in dem anstößigen Artikel bestand, waren nach Boston gesandt worden, aber es war der Bevölkerung gelungen, die drei Capitaine zur Rückkehr nach London, ohne vorherige Ausladung, zu überreden; die Spediteure aber weigerten sich, sie ihres Fracht-Contracts zu entbinden, während die Beamten die nothwendigen Ausgangszollscheine versagten, ja selbst der Gouverneur hielt die zur Passirung des Forts nöthige Erlaubniß zurück. Dieses Verfahren brachte große Aufregung hervor, und weil man befürchtete, der Thee möchte allmählich und heimlich an's Land gebracht werden; so machte man Vorbereitungen, ihn zu vernichten. Plötzlich zeigte sich in dem Dunkel der Nacht eine Parthie, als Indianer verkleidet, deren Zahl sehr verschieden, nämlich von zwanzig bis zu achtzig Mann, angegeben wird, in den Straßen und zog eilig nach der Richtung

der Schiffswerften hin. Der nachfolgende Pöbel eilte nach einem der Theeschiffe, enterte es und nahm ohne Widerstand von ihm Besitz. Die Lucken wurden erbrochen, die Theekisten auf das Verdeck geschleift, aufgeschlagen und ihr Inhalt in das Wasser geschüttet. Der ganze Vorgang fand in der größten Ordnung und ohne das geringste Geräusch statt, da die Werkleute kaum den Mund aufthaten. Indessen war das ganze Unternehmen so geheim ausgeführt worden, daß es selbst heut zu Tage, nach so langer Zeit, schwierig ist, über die Einzelheiten in's Gewisse zu kommen; und, obgleich die Namen der Theilnehmer in letzterer Zeit öffentlich genannt worden sind, so sollen doch mehrere dabei betheiligte reiche Männer lange gefürchtet haben, sie möchten noch von der ostindischen Handelsgesellschaft für den Schadenersatz gerichtlich belangt werden. 342 Theekisten, welche wahrscheinlich die Ladung Eines Schiffes ausmachten, wurden vernichtet; die zwei andern Schiffe verließen bald nachher den Hafen.

Auf diesen kühnen Act folgte die Bostoner Hafenbill, eine politische Maßregel, welche gleichfalls drückend war, da sie der Bevölkerung der Stadt jede directe Theilnahme am Handel untersagte. Dieser plötzliche Zwang, welcher innerhalb zwanzig Tagen nach der Bekanntmachung dem Handel dieser Stadt auferlegt wurde, die das vorhergehende Jahr 411 Zoll-Ausgangs- und 587 Eingangsscheinen nach und von fremden Häfen aufweisen konnte, verbrei-

tete großes Trübsal in der Stadt und noch größere Indignation durch das ganze Land. Es war Englands Unglück gewesen, den Charakter der Bevölkerung der amerikanischen Colonieen nie richtig aufzufassen; das Mutterland, an Colonieen gewöhnt, welche durch die Eroberung gänzlich gedemüthigt worden, hatte noch nicht gelernt, den Geist derjenigen zu würdigen, welche durch ihre eigenen Anstrengungen so reißend schnell zu politischer Mündigkeit aufgeschossen waren, und sich selbst in die Lage gebracht hatten, in welcher sie sich befanden, weil sie die Freiheit Englands selbst ungenügend für ihre Meinungen und Bedürfnisse gefunden hatten.

Die Bevölkerung begann nun ernstlich, sich auf einen bewaffneten Angriff vorzubereiten, und benutzte die Freiheit, welche man ihr gelassen hatte, Truppencorps in der Absicht zu organisiren, das Verlorene wieder zu gewinnen. Ein Congreß der Repräsentanten aus den verschiedenen Colonieen trat zusammen und man befolgte ein System der Organisation und Uebereinstimmung, welches dazu beitrug, so Viele als möglich, für den schnell herannahenden Kampf zu vereinigen.

Gegen den Schluß des Jahres **1774** ergriff man in einigen Theilen des Landes verschiedene Maßregeln, welche einen direkten Bezug auf den Bürgerkrieg hatten, welchen man vor der Thüre wußte. Man hatte in England die Ausschiffung von Waffen und Kriegsbedürfnissen nach Amerika verboten, allein das Geschütz und die Pu

vervorräthe der Krone wurden theils von den Localgouvernements, theils durch Privatpersonen an verschiedenen Orten weggenommen. 26 Kanonen verschiedenen Calibers fand man auf dem Fort Island vor und brachte sie nach Providence und die Bevölkerung von Rhode-Island soll durch diese kühne Maßregeln im Ganzen in den Besitz von 40 Kanonen gekommen sein. Zu Portsmouth in New-Hampshire marschirte ein Haufe von 400 Mann vor das an der Hafenmündung gelegene Castell, hielt die Garnison im Schach, brach in die Magazine ein und nahm hundert Pulverfässer weg.

Während man durch diese Mittel die nöthige militärische Ausrüstung sich zu verschaffen suchte, wurden Vorräthe und Waffen in verschiedenen Theilen des Landes in Bereitschaft zu einem Feldzug gesammelt. Unter andern war auch Concord, eine kleine Stadt 18 Meilen von Boston entfernt, zu einem solchen Waffenplatz erhoben worden und General Gage, der Befehlshaber der britischen Truppen in Amerika, hielt es für wesentlich, ihn aufzuheben. Eine starke Truppenabtheilung ward für diesen Zweck abgesandt, die zu Lexington auf eine kleine Abtheilung leichter amerikanischer Truppen stieß. Diese Miliz wurde durch eine einzige Salve, durch welche mehrere Mann getödtet wurden, auseinandergejagt. Dieses Ereigniß ist stets als der Anfang des Revolutionskrieges betrachtet worden, und zwar mit allem Rechte, da die Feindseligkeiten, welche damals begannen, nicht

eher aufhörten, bis die Unabhängigkeit der Colonieen vertragsweise anerkannt war. Die Engländer eilten nach Concord, wo sie ihre Aufgabe, jedoch nicht ohne Widerstand, ausführten. Die Bevölkerung begann sich nun bewaffnet zu sammeln und sobald als die Engländer ihren Rückmarsch nach Boston antraten, wurden sie von der ersteren von den Mauern und den Umzäumungen aus angegriffen. Die Truppen wurden bei dieser Gelegenheit so sehr bedrängt, daß man glaubt sie hätten sich übergeben müssen, hätte nicht noch zu rechter Zeit eine bedeutende Verstärkung unter dem Commando des Lord Percy sich mit ihnen vereinigt, wodurch es ihnen möglich gemacht wurde, während einer Pause wieder neue Kräfte zu sammeln. Die Provinzialen erneuerten dagegen den Angriff auf die sich wiederum in Marsch setzenden Truppen und es gelang den Engländern nicht eher sich eines sicheren Platzes zu bemächtigen, als bis sie Charlestown-Neck erreicht hatten. Man hat ausgemittelt, daß der Verlust auf amerikanischer Seite 50 Todte, 34 Verwundete betrug und 4, welche vermißt wurden; der der Engländer dagegen 73 Todte, 174 Verwundete und 26 Gefangene.

Die Nachricht dieses wichtigen Ereignisses verbreitete sich wie ein Lauffeuer durch das ganze Land und überall wurde es als ein Aufruf zum Kampfe aufgenommen. Man setzte jeden Rückhalt bei Seite, die Bevölkerung flog zu den Waffen und die Kriegsvorräthe der Krone

wurden, wo sie sich fanden, weggenommen. Ein unregelmäßiges Corps von 20,000 Mann erschien mit unglaublicher Schnelligkeit vor Boston und bildete eine Linie, um die königliche Armee, welche die Stadt besetzte, einzuschließen. Man nahm in der Absicht, den Feind noch in engere Grenzen zurückzudrängen, Breed'shill weg, eine Anhöhe, welche den innern Hafen von Boston beherscht, und warf eine Redoute auf. Dieses Manöver führte die berühmte Schlacht von Bunkershill herbei, eine der merkwürdigsten Kämpfe der neueren Zeit, von welcher man mit Recht die Unabhängigkeit Amerika's datirt. Washington wurde nun durch den Congreß der vereinigten Colonieen zum Oberbefehlshaber ernannt, und der Krieg begann, mit Ausnahme einer förmlichen Erklärung, nach den herkömmlichen Gesetzen civilisirten Nationen.

Viertes Kapitel.

Mangelhafte Vorbereitungen in Amerika zu dem Kampf mit Großbritannien. — Vorbereitungen für den Kampf zur See. — Wegnahme des englischen Schooners Margaretta. — Capitain O'Brien. — Versuch die Stadt Falmouth zu zerstören. — Wegnahme englischer Schiffe durch Capitain Broughton. — Kreuzer werden bestellt, um die englischen Vorrathsschiffe aufzufangen. — Gesetzesvorschlag des Congresses, eine Marine betreffend. — Gründung einer regulären Seemacht. — Congreßbeschlüsse. — Die Nationalflagge weht zum ersten Mal auf einem regelmäßigen amerikanischen Kriegsschiff. — Der Hornet und die Wasp. — Der Lexington. — Commodore Hopkins. — Landung auf New-Providence. — Gefecht zwischen dem englischen Schiff Glasgow und einem amerikanischen Geschwader. — Entlassung des Commodore Hopkins. — Der Lexington und der Edward. — Wegnahme des ersten Schiffes durch die Pearl.

Die 13 vereinigten Colonieen, welche den Kampf mit dem Mutterland begannen, durchaus nicht in der Absicht, ihre politische Unabhängigkeit zu erringen — denn nur Wenige dachten an einen so großen Wechsel, als das erste Blut vergossen wurde — sondern nur um diejenigen Rechte wieder zu gewinnen, welche ein Bestandtheil der leitenden Principien derjenigen Institutionen waren, unter welchen sie schon so lange gelebt und welche ihnen förmlich auf die verschiedenste Weise zugesichert waren, besaßen nur geringe Mittel, mit einer Macht, wie Großbritannien, in die Schranken zu treten. Die Bevölkerung der Colonieen betrug noch nicht drei Millionen, ihre

pecuniären Hülfsmittel waren von keinem großen Belang, und ihre militärischen Vorbereitungen unbedeutend. Aber das Feuer wahrer Vaterlandsliebe war entzündet, was bei andern Nationen durch kluge Combinationen und politische Unterhandlungen bewirkt wird, das that die Bevölkerung von Amerika auf eignen freiwilligen Antrieb und durch vereinigte Kräfte. Vorzüglich waren es die Colonieen von Neu-England, deren Bevölkerung zur Freiheit reif, zugleich kühn, einfach, erfindungsreich und tapfer, alle bis auf den letzten Mann sich erhoben, und da dies der Theil des Landes ist, in welchem die Flamme ausbrach, so müssen wir dahin zuerst unsere Aufmerksamkeit richten, um die frühesten Beweise für die Intensität des Kampfes zu finden.

Die Vorbereitungen für den Kampf zur See waren viel geringer, als die, welche für den Landkrieg getroffen worden waren. Der Congreß hatte wenig gethan und die Vorräthe für eine Vertheidigung zur See, welche von Zeit zu Zeit in den verschiedenen Colonieen sich vorfanden, hatten sich beinahe stets auf die Unterhaltungen einiger Küstenwachtschiffe oder auf die kurz dauernde Anstrengung einiger Expeditionen beschränkt. Als aber der Kampf ernstlicher wurde, veranlaßten die Gewohnheiten des Volks, seine Tauglichkeit für den Seedienst und die öffentlichen und Privatvortheile, welche einer erfolgreichen Kreuzerei entspringen mußten, Tausende, verlangende Blicke auf ein Element zu werfen, welches so viele glän-

zende Resultate versprach. Nur die Vorsicht, mit welcher der Congreß handelte, der anfänglich durchaus eher geneigt war, den Kampf anstatt eines allgemeinen Kriegs, als ein Zufluchtsmittel für Beschwerdeabstellung zu betrachten, verhinderte die allgemeine Ausrüstung von Privatkreuzern, welche dem Handel von England höchst wahrscheinlich einen schnelleren und schwereren Streich versetzt haben würden, als er bis dahin empfangen hatte. Indessen befolgte man eine andere Politik, und die Erlaubniß, welche man zuerst für Caperschiffe ausstellte, beschränkte sich auf Fahrzeuge, welche Kriegsvorräthe und andere Bedürfnisse den britischen Truppen nach Amerika brachten. Erst den 10. November 1775 richtete Massachusetts, diejenige Colonie, in welcher sich der Kriegsschauplatz befand, und welche sich an die Spitze der Revolution gestellt hatte, Admiralitätshöfe ein, und erließ Gesetze für die Aufmunterung von Unternehmungen zur See. Washington folgte diesem Beispiel und gab einigen Schiffen die Erlaubniß, in der Nachbarschaft von Boston für den eben angegebenen Zweck zu kreuzen. Indessen macht es eine genaue Untersuchung der praktischen Maßregeln, welche in jenen Tagen ergriffen wurden, nothwendig, den Gegenstand in drei Theile abzusondern, in einen nämlich, welcher sich allein auf die Thaten von Privat- und häufig unermächtigter Abenteuer bezieht, in einen zweiten, welcher sich mit den Vorgängen in den verschiedenen Colonieen beschäftigt, und in einen dritten und letz-

ten, welcher den eigentlichen Gegenstand dieses Werkes begreift, nämlich die Politik, welche von dem Congreß für die ganze Nation befolgt wurde. Diese Unterscheidung zwingt uns zur Kürze, da nur noch sehr wenige authentische Dokumente vorhanden sind, welche als Auctoritäten benutzt werden können, und weil auch die Gleichförmigkeit und Unbedeutenheit vieler Details den Gegenstand jedes andern Interesses beraubt, das nicht gerade für das Verständniß der wahren Lage des Landes nöthig ist.

Die erste Unternehmung, welche der Schlacht von Lexington zur See folgte, war ein reines Privatabenteuer. Die Nachricht von diesem Gefecht war Samstag den 9. Mai 1775 nach Machias in Maine gelangt. Der bewaffnete Schooner Margaretta, im Dienste der Krone, lag mit zwei unter seinem Schutze befindlichen Schaluppen, welche eine Holzladung für die königliche Regierung einnahmen, in dem Hafen. Man legte den Ueberbringern der Nachricht Stillschweigen auf, da einige der kühnsten Einwohner augenblicklich den Plan zur Wegnahme der Margaretta entworfen hatten. Am nächsten Tage, einem Sonntag, hoffte man die Offiziere des Schiffes in der Kirche ergreifen zu können, aber durch die Uebereilung von Seiten der Unternehmer mißglückte der Anschlag. Als nämlich Capitain Moore, welcher die Margaretta befehligte, die Absicht der Anstürmenden erkannte, rettete er sich mit seinen Offizieren durch die

Fenster der Kirche zum Ufer unter den Schutz der Kanonen des Schooners. Alles war in Allarm und Springtaue wurden an die Cabeltaue der Margaretta befestigt, die einige wenige unschädliche Schreckschüsse über die Stadt hinfeuerte. Indessen segelte der Schooner nach kurzem Verzug, etwa eine Meile von der Stadt abwärts; allein man verfolgte das Schiff, forderte es zur Uebergabe auf und feuerte von einer hohen Uferstelle auf es, welche von seinen Kanonen nicht bestrichen werden konnte. Die Margaretta segelte indessen in die Bai und warf am Zusammenfluß der beiden Ströme Anker. Am folgenden Morgen, Montag den 11. Mai, gelangten 4 junge Männer in den Besitz einer mit Holz befrachteten Schaluppe, brachten sie an eine der Schiffswerften und ließen zum Zeichen für die Sammlung von Freiwilligen drei Freudenrufe erschallen. Es hatten sich auch bald 35 athletische Männer zusammengefunden, in der Absicht, einen Angriff auf die Margaretta zu machen. Mit Gewehren, Gabeln und Axten bewaffnet und einem kleinen Vorrathe von Lebensmitteln, segelten diese kühnen Bürger mit einem leichten Nordwestwinde auf der Schaluppe ab. Als die Margaretta das Herannahen derselben bemerkte, fuhr sie mit beigesetzten Segeln weiter, um ein Gefecht zu vermeiden, welches ihr Capitain durchaus nicht rathsam fand, da er von all' den Vorfällen, welche sich zu Boston ereignet, noch nicht benachrichtigt worden war. Der Schooner, indem er sein Giekssegel auf die andere Seite

des Mastes brachte, warf seinen Giekbaum über Bord; doch segelte er weiter, lief in Holme's Bai ein und nahm eine Spiere von einem dort liegenden Schiffe weg. Während diese Reparaturen vorgenommen wurden, zeigte sich die Schaluppe, die Margaretta aber, in der Hoffnung, ihr auszuweichen, stach in See. Ein frischer Wind erhob sich und die Schaluppe, welche gerade Backstaggs wind hatte, wies sich als ein besserer Segler aus. Die Margaretta bemühte sich so sehr, ein Zusammentreffen zu vermeiden, daß Capitain Moore seine Boote abkappte; als er aber dieses Mittel nicht zureichend und die Verfolger ganz in seiner Nähe fand, eröffnete der Schooner mit seinem Geschütz von 4 leichten Kanonen und 14 Drehbassen ein Feuer. Ein Mann fiel an Bord der Schaluppe, welche augenblicklich das Feuer mit einem Belagerungsgeschütz erwiederte, von dem ein Schuß den Steuermann auf der Margaretta tödtete und alle vom Quarterdeck hinwegtrieb. Der Schoner empfing, als er auf den Wind zulief, eine volle Ladung von der Schaluppe. Beinahe in demselben Augenblick geriethen die Schiffe an einander. Ein kurzes Gefecht entspann sich mit Musketenfeuer, während dessen Capitain Moore in eigener Person Handgranaten warf, welche eine bedeutende Wirkung hervorbrachten. Dieser Offizier wurde bald durch einen Schuß niedergestreckt; die Besatzung der Schaluppe enterte und nahm von der Margaretta Besitz.

Der Verlust an Leben war in diesem Gefechte nicht

sehr bedeutend, obgleich 20 Mann auf beiden Seiten getödtet und verwundet worden sein sollen. Die Stärke der Mannschaft auf der Margaretta war fast die beträchtlichste, obgleich die Besatzung keines einzigen regelmäßigen Kreuzers jemals die bei dieser Gelegenheit kämpfenden Freiwilligen an Muth und Energie leicht übertreffen kann. Die Schaluppe hatte eigentlich keinen Befehlshaber; dem Jeremias O'Brien war indessen vor dem Beginn des Kampfes mit dem Schooner dieser Posten zuertheilt worden. Dieses Gefecht war das Lexington der Meere; denn, wie nach jener berühmten Landschaft, so stand auch jetzt die Bevölkerung gegen eine geregelte Macht auf und dieses Seegfecht zeichnete sich durch eine lange Jagd, einen blutigen Kampf und endlichen Sieg aus. Dies war der erste Schlag zur See, nachdem der amerikanische Revolutionskrieg wirklich begonnen hatte.

Das Geschütz der Margaretta ward auf eine Schaluppe gebracht und Mr. O'Brien griff mit derselben zwei kleine englische Kreuzer an, welche mit dem ausdrücklichen Auftrage ihn zu fangen, von Halifax abgesandt worden sein sollen. Er jedoch nahm sie dadurch, daß er die beiden Schiffe von einander trennte, ohne vielen Widerstand weg und die Gefangenen wurden sämmtlich nach Watertown gebracht, wo die Provinziallegislatur von Massachusetts gerade versammelt war. Die Tapferkeit und das gute Benehmen des Mr. O'Brien wurden so allgemein bewundert, daß er unmittelbar darauf zum

Capitain in der Marine dieser Colonie ernannt und mit seinen zwei letzten Prisen an die Küste mit dem Befehle gesandt wurde, die den königlichen Truppen Proviant zuführenden Fahrzeuge aufzufangen.

Viele Abenteuer oder Unternehmungen, welche mehr oder weniger denen des Capitain O'Brien glichen, wurden an verschiedenen Theilen der Küste unternommen, obgleich keine einen so glücklichen und glänzenden Charakter trägt. Der englische Oberbefehlshaber, der Admiral Graves sandte nun Wiedervergeltung auszuüben und zugleich Furcht zu verbreiten, unter dem Befehl des Capitain Movat eine Truppenmacht ab, um die Stadt Falmouth zu zerstören, in der auch 400 Häuser abbrannten. Ein Landungsversuch indessen wurde abgeschlagen und die Schiffe zogen sich zurück. Dieser und ähnliche Schritte riefen das schon oben erwähnte, im November 1775 erschienene Gesetz von Massachusetts hervor, welches die Wegnahme englischer Schiffe unter gewissen Umständen anordnete, und folglich alle den Expeditionen ein Ende machte, welche wir zu den unermächtigten gerechnet haben.

Die Colonie von Massachusetts ergriff energische Maßregeln, um den Feind an der Küste zu beunruhigen, und ähnliche für die Herbeischaffung von Kriegsbedürfnissen. Sowohl diese, als auch andere Colonieen rüsteten viele kleine Fahrzeuge aus und sandten Schiffe nach den verschiedensten Richtungen in der Absicht aus, die-

jenigen Kriegsvorräthe an sich zu kaufen, welche sie nicht wegnehmen konnten.

Am drückendsten fühlte man den Pulvermangel und alle nur möglichen Mittel wurden angewandt in den Besitz dieses wichtigen Materials zu kommen. General Washington lieh unter andern von Massachusetts zwei Schooner und sandte sie unter dem Befehl des Capitain Broughton in den Golf des St. Lawrence, um zwei Briggs aufzufangen, von denen man wußte, daß sie mit einer Ladung von Kriegsbedürfnissen auf dem Wege nach Quebec waren. Man ward der Briggs nicht ansichtig; dafür wurden aber 10 andere englische Fahrzeuge vom Capitain Broughton weggenommen, aber alle wieder zurückgegeben, da sie nicht in den von dem Congreß bestimmten Kreis der Feindseligkeiten gezogen werden konnten.

Der Congreß war indessen durchaus nicht blind für die Wichtigkeit der Vertheidigungsmittel zur See, ohne die nie ein Krieg von einem wie Amerika gelegenen Lande mit Achtung und Erfolg geführt werden kann, und wir sind nun an dem Punkte angelangt, wo es nöthig ist, unsere Aufmerksamkeit auf die Gesetzgebungsacten des Generalgouvernements in diesem interessanten Gegenstand hinzuwenden.

General Washington gab bald nachher, als er den Oberbefehl über die Truppen vor Boston übernommen hatte, da er den Mangel an Kriegsbedürfnissen jeder Art so merklich fühlte, den verschiedenen kleineren Fahr-

zeugen die Erlaubniß in und in der Nähe der Bai von Massachusetts auf englische Vorrathsschiffe Jagd zu machen.

Das erste Schiff, welches für diesen Zweck auslief, war der Schooner Leo unter dem Capitain John Manly, welcher beinahe am Schluß des Septembers von Marblehead absegelte. Am 29. stieß er auf die englische Brigg Nancy, welche Geschützvorräthe, verschiedene Metallkanonen, eine bedeutende Anzahl Gewehre und verschiedene andere Kriegsbedürfnisse an Bord hatte, und nahm sie weg. Unter der Beute befand sich auch ein großer Mörser, der mit Recht als ein bedeutendes Hülfsmittel für eine Belagerungsarmee angesehen wurde; denn bis dahin mangelte es den Amerikanern vor Boston an jeder Art von Geschütz. Am 8. Dezember kaperte Capitain Manly drei andere Vorrathsschiffe und es gelang ihm, alle seine Prisen sicher in den Hafen zu bringen.

Ob man gleich genau genommen den Leo und andere, zu gleichem Zweck verwandte kleinere Kreuzer nicht die ersten Schiffe nennen kann, welche Eigenthum des General-Commandos dieses Landes waren, so können sie doch als die ersten angesehen werden, welche wirklich mit dem Befehle segelten, für das ganze Land zu kreuzen. Während wir diesen Vorrang dem Capitain Manly und seinen Verbündeten, der nach den Instructionen Washingtons handelte, einräumen, war der Congreß selbst durchaus nicht müßig gewesen, und wahrscheinlich hatte

der Oberbefehlshaber in Uebereinstimmung mit den von diesem Körper ausgesprochenen Wünschen, seine Maßregeln getroffen.

Der erste Act der Gesetzgebung in Betreff einer Seemacht von Seiten des Congresses ist der Zeit nach älter als das Gesetz von Massachusetts, obgleich er mit großer Vorsicht abgefaßt war. Am 13. October 1775 wurde der Befehl zur Ausrüstung eines Schiffes von 10 Kanonen und eines andern von 14 gegeben, welche auf einen dreimonatlichen Kreuzzug ostwärts als nationale Kreuzer ausgesandt werden sollten, Vorräthe für die königlichen Truppen aufzufangen. Am 29. desselben Monats ging die Resolution durch, welche Privat-Kriegsschiffen und Kauffahrteifahrern das Recht versagte, im Angesicht von „Continentalschiffen oder Kriegsschiffen" ohne die Erlaubniß der commandirenden Offiziere der letzteren, Flaggen aufzuziehen. Dieses Gesetz war in dem rechten Geist abgefaßt und beurkundete die Absicht, den öffentlich autorisirten Agenten auf der hohen See die gebührende Achtung zu verschaffen. Indessen können wir ein Lächeln nicht unterdrücken, wenn wir bedenken, daß zu jener Zeit die ganze Marine des Landes aus zwei kleinen, noch nicht equipirten Fahrzeugen bestand. Am nächsten Tage ging ein anderes Gesetz durch, welches die Ausrüstung zweier anderer Kreuzer von 20 und 36 Kanonen befahl.

Die Plünderungen, welche die unter dem Commando des Capitain Movat stehenden Schiffe verübten,

verursachten eine Aenderung in dieser vorsichtigen Politik. Als nämlich die Nachricht seiner rücksichtslosen Handlungsweise nach Philadelphia gelangte, wurde ein allgemeines Prisengesetz gegeben, nach welchem alle englischen Schiffe, welche in irgend einer Weise mit dem obschwebenden Kampfe in Verbindung standen, weggenommen werden sollten. Da das Land sich noch mit der Krone verbunden betrachtete, so war diese Zurückhaltung in der Kriegsführung gewissermaßen eine gesunde Politik. Auf dieses Gesetz folgte am 13. December ein anderes, welches die Erbauung von 13 Kreuzern anordnete, wovon drei 24 Kanonen, fünf 28 und fünf andere 32 führen sollten. So hatte denn der Congreß bis zum Ende des Jahres 1775 eine regelmäßige Marine von 17 Kreuzern bestellt, welche 10 — 32 Kanonen am Bord führten. Der Bau der durch das zuletzt erwähnte Gesetz angeordneten Schiffe wurde in den 4 Colonieen von Neu-England, New-York, Pennsylvanien und Maryland ausgeführt und die folgende Liste führt ihre Namen und ihren Rang, wie die Colonie, in welcher sie gebaut wurden, auf, nämlich:

Washington,	von	32	Kanonen,	erbaut	in Pennsylvanien,
Raleigh,	„	32	„	„	„ New-Hampshire,
Hancock,	„	32	„	„	„ Massachusetts,
Randolph,	„	32	„	„	„ Pennsylvanien,
Warren,	„	32	„	„	„ Rhode-Island,
Virginia,	„	28	„	„	„ Maryland,
Trumbull,	„	28	„	„	„ Connecticut,

Effingham,	von 28	Kanonen,	erbaut	in	Pennsylvanien,
Congreß,	„ 28	„	„	„	New-York,
Providence,	„ 28	„	„	„	Rhode-Island,
Boston,	„ 24	„	„	„	Massachusetts,
Delaware,	„ 24	„	„	„	Pennsylvanien,
Montgomery,	„ 24	„	„	„	New-York.

Diese Schiffe scheinen kluger Weise für die Ausführung des beabsichtigten Zweckes bestimmt gewesen zu sein. Die Hülfsquellen Amerika's gestatteten die Erbauung von Schiffen nicht, die der Größe nach mit den englischen Flotten sich in offenen Kampf hätten einlassen können, und wären auch die Colonieen selbst in der Lage gewesen, einen solchen Aufwand ihrer Kräfte zu machen, so würden doch die zur Organisation einer ordentlichen Marine nöthige Zeit, der Mangel an Schiffswerften und die Unmöglichkeit in der damaligen Jahreszeit sich die nöthigen Schiffsbauvorräthe zu verschaffen, sie an diesem Versuch verhindert haben. Die damals gebauten Schiffe waren groß genug, um den kleineren Kreuzern der Krone Widerstand zu leisten, Convois zu zerstören, und Transport- und Vorrathsschiffe wegzunehmen. Wir dürfen indessen nicht ihre Stärke auf eine solche Art taxiren, wie heut zu Tag Vergleichungen angestellt werden, da die Schiffsbaukunst und die Ausrüstungsweise von Kriegsschiffen seit dem Beginn des amerikanischen Revolutionskrieges eine große Umwandlung erlitten haben. Die damaligen Fregatten waren gewöhnlich Schiffe von 600 bis

1000 Tonnen und führten selten auf ihrem Hauptverdeck ein schwereres Geschütz als Achtzehnpfündner. Sie hatten gewöhnlich keine Kuhbrücke (spar deck), das Vordercastell und das Quarterdeck (die Schanze) waren nur durch Laufgräben verbunden, mit Gatterwerk versehen, um entweder einen Theil oder den ganzen dazwischen liegenden Raum zu bedecken. Die Bewaffnung bestand, je nach ihrem verschiedenen Rang, aus leichten Sechs-, Neun- oder Zwölfpfündnern, aber gemeiniglich war sie sehr unbedeutend. Carronaden waren damals noch nicht erfunden, obgleich sie während dieses Kriegs zum ersten Mal in Gebrauch kamen. Diese Kanone führt ihren Namen davon, daß sie zuerst in dem schottischen Dorfe Carron, einem Platze eben so berühmt durch seine Gießereien, wie Bayonne in Frankreich, nach dem das Bayonnett seinen Namen erhielt, verfertigt wurden. So viel wir wissen, wurden sie zum ersten Mal in dem Gefechte zwischen Lord Rodney und dem Grafen de Graße mit großer Wirkung benutzt und man fand, daß sie eine wirksamere Waffe sei, als man anfänglich allgemein geglaubt hatte. Ihr Gebrauch war eine Zeit lang nur auf englische Schiffe beschränkt und wurde erst am Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts oder ganz am Schluß des vorhergehenden in der amerikanischen Marine eingeführt. Die meisten der in der obigen Liste erwähnten Schiffe waren mit Neun- oder Zwölfpfündnern bewaffnet und auf ihren Schanzen und Vorcastellen mit Sechs- und

sogar nur mit Vierpfündnern. Das Gesetz von 1775 hatte, so viel wir wissen, die Erbauung keiner einzigen Fregatte mit Achtzehnpfündnern angeordnet.

So schlimm auch die Colonieen in Bezug auf Schiffsvorräthe und Kriegsbedürfnisse daran waren, so befand sich das Land doch noch in einer viel schlimmeren Lage in Bezug auf Personen, mit denen man eine Marineliste hätte ausfüllen können. An tüchtigen Seeleuten und braven Matrosen war kein Mangel; aber die hohen moralischen Eigenschaften, welche ein höherer Offizier nothwendig besitzen muß, konnte man wohl nicht bei denen voraussetzen, welche ihre Erziehung in der rohen und unvollkommenen Schule der Kauffahrteifahrer empfangen hatten; doch waren die Matrosen der amerikanischen Handelsschiffe im Ganzen tüchtiger, als die der meisten anderer Nationen; gerade das Nichtvorhandensein einer regelmäßigen Marine, welche junge unternehmende Männer verlockte, die Gefahren der See dem Stillleben am Ufer vorzuziehen, und die moralische Kraft, welche im Durchschnitt die Bevölkerung auszeichnete, bewirkten ein solches Resultat. Es ist schon oben bemerkt worden, daß der angesehenere Theil der amerikanischen Bevölkerung vor dem Anfang des Krieges begonnen hatte, seine Söhne in der britischen Marine Dienste nehmen zu lassen; indessen, während in vielen Fällen junge Amerikaner es vorzogen, ihre Stellen in der englischen Armee lieber aufzugeben, als gegen ihr Heimathland zu dienen, folgten doch

nur sehr wenige in der Marine ihrem Beispiel. Die zweite Natur, welche der Seemann zeitig sich aneignet, scheint das Band so fest geknüpft zu haben, daß es eben selbst von den furchtbaren Kämpfen eines Bürgerkrieges nicht zerrissen werden konnte, und die meisten der jungen Männer, welche als geborne Colonisten am Bord königlicher Schiffe zum Kampfe gegen ihre Heimath sich versetzt sahen, fuhren fort, mit jenem ungeschwächten Eifer und der Aufrichtigkeit der Gesinnung zu dienen, welche die Treue eines Seemannes zu seiner Flagge *) am besten beweisen können. Das Comité des Congresses, welchem die Geschäfte des Marinedepartements überwiesen waren, sah sich in Folge dieser Schwierigkeiten gezwungen, das neue Offiziercorps hauptsächlich aus den vorzüglichsten Capitainen und Steuermännern der Handelsschiffe, welche gerade das Land darbot, auszuwählen, mit Ausnahme einiger wenigen, welche in der englischen Marine erzogen, aber sie vor Anfang des Kriegs verlassen hatten. Es stellt sich ein Resultat heraus, wie man es vorher erwartet hatte. Während viele tapfere und brauchbare Männer gewählt worden waren, konnten sich einige der Corps außer ihrer practischen Kenntniß des Seewesens mit nichts weiter empfehlen. Gewiß waren

*) Wir konnten nur einen einzigen Fall ausfindig machen, daß ein Amerikaner, des Bürgerkriegs wegen, die englische Marine verließ; doch ist es höchst wahrscheinlich, daß mehrere solcher Fälle vorgekommen sind.

diese Eigenschaften sehr schätzbar, aber der herkömmliche Subordinationsgeist, die hohen Gefühle persönlichen Stolzes und der Selbstachtung, welche einen Esprit de corps erzeugen, der moralische Muth und die erhabeneren Gesinnungen, welche den gebildeten Offizier frühe lehren, daß jedes Unglück einer Entwürdigung des Standes vorzuziehen sei, konnten unter solchen Umständen nicht immer erwartet werden. Kurz, ein Dienst, der auf diese unregelmäßige Art schnell in's Leben gerufen war, war nothwendig in seinem Erfolge mehr von zufälligen und natürlichen Eigenschaften, als von jenem stets als das beste Ersatzmittel erfundenen anerzogenen Charakter abhängig, der alsdann unumgänglich nöthig ist, wenn nur durch eine complicirte Vereinigung aller Kräfte erst jede Waffe durch eine lange Reihe von Jahren wirksam gemacht werden kann. Es ist wahr, die Colonieen hatten in ihren Provinzialkreuzern und Küstenwachtschiffen eine unregelmäßige Schule für die Erziehung ihrer Offiziere besessen; indessen war sie weder hinlänglich ausgedehnt, noch genugsam disciplinirt, um den von den außerordentlichen Zeitverhältnissen dringend gebotenen Ersatz zu gewähren.

Die Documente, welche mit der frühesten Geschichte der Marine des Landes zusammenhängen, wurden nie mit gehöriger Achtsamkeit aufbewahrt und die wenigen, welche sich vorfanden, sind seitdem theils zerstreut, theils verloren gegangen, da kein regelmäßiges Marinedeparte-

ment bestanden hatte und die Verwaltung dieses Regierungszweiges während des ganzen Krieges von Comité's und einzelnen Behörden verwaltet worden war, deren Mitglieder höchst wahrscheinlich viele interessante Documente, als authentische Nachweise für ihre eigene Verwaltung zurückgehalten haben.

Unter andern Nachtheilen ist es auch unmöglich geworden, über diejenigen in allen Fällen in's Gewisse zu kommen, welche wirklich in der Marine der Vereinigten Staaten gedient haben oder nicht, und dieser wichtige Theil unseres Gegenstandes wird nie in's Klare gebracht werden können, da die Offiziere so häufig von den Kreuzern auf Staatsschiffe und von den letzteren wieder auf die ersteren übergingen. Ehe wir aber mehr in diejenigen Details eingehen, denen man Glauben schenken kann, muß zugleich zur näheren Erklärung bemerkt werden, daß die Offiziere der Conföderationsmarine ihre Anstellung von verschiedenen Seiten erhielten, ein Umstand, welcher noch viel zu den eben erwähnten Schwierigkeiten beiträgt. In sehr vielen Fällen stellte der Congreß durch seine eignen directen Beschlüsse an, wie es sich bei den zuerst genannten Offizieren ergibt, später übten die Marinecomité's diese Gewalt aus, und zuletzt verrichteten nicht allein die auswärtigen diplomatischen Gouvernementsagenten dieses wichtige Geschäft, sondern man gab auch den Befehlshabern einzelner Schwadronen und Schiffe die Vollmacht, nach ihrer eigenen

Einsicht und auf ihre Verantwortlichkeit hin die Stellen zu vergeben. Es ist leicht erklärlich, wie dieser ungeregelte Geschäftsgang in der Verwaltung eines so wichtigen Zweiges die Schwierigkeit vergrößert, überall die Wahrheit zu ermitteln.

Die tapfern Männer, welche beim Anfang des Kampfes unter den Befehlen Washingtons handelten, dienten nicht in der Marine, wie es aus dem Umstand ersichtlich ist, daß Mehrere derselben erst ihren Rang als eine Belohnung ihrer Dienste erhielten, welche sie auf den halb officiellen, oben erwähnten Kreuzern geleistet hatten. Es wurde schon früher bemerkt, daß der erste regelmäßige Gesetzgebungsact des Congresses in Bezug auf eine Marine, welche den Angriffen des britischen Parlaments Widerstand leisten sollte, von einem Beschlusse dieses Körpers, welcher am 13. October 1775 durchging, datirt. Dieser Beschluß beauftragte ein Comité von drei Männern, die Herren Deane, Langdon und Gadsden, zwei Schnellsegler von 10 und 14 Kanonen auszurüsten, welche als Kreuzer ostwärts die Ergänzungs- und Proviantsendungen für die englische Armee in Boston auffangen sollten. Wahrscheinlich wurde in Folge dieses Gesetzes eine Brigg, Lexington, und eine Schaluppe, Providence, ausgerüstet, ob es sich gleich nicht herausstellt, daß eins von beiden Schiffen für den in dem Beschluß bestimmten Dienst auslief. Das Comité ward am 30. desselben Monats um sieben ver-

mehrt und 2 Schiffe von 36 und 40 Kanonen sollten angeschafft werden. Der Alfred und Columbus wurden deßhalb angekauft, obgleich keins von beiden von dem oben erwähnten Range war. Das erste dieser Schiffe soll auf seinem Hauptverdeck eine Batterie von 20 Neunpfündnern geführt haben, während die Bewaffnung seiner Schanze und seines Vorcastells im Verlaufe des Dienstes von 10 zu 2 Kanonen wechselte. Am Ende seiner Dienstleistungen führte es auf dem oberen Verdeck keine Kanonen mehr. Noch weniger ist vom Columbus bekannt geworden; doch soll er auf seinem ersten Verdeck eine Batterie von 18 Neunpfündnern geführt haben. Beide Schiffe waren schwerfällig und rank*) und wiesen sich beide als schlechte Segler aus.

Am 13. December desselben Jahres verordnete der Congreß die Erbauung von 13 Kriegsschiffen und den andern Tag wurde das Marinecomité vermehrt, so daß jede Colonie nur durch ein Mitglied vertreten war; doch waren alle bisher erwähnten Verhandlungen des Congresses mehr auf eine Abstellung von Beschwerden, als auf Unabhängigkeit gerichtet gewesen. Ein hier eingeschalteter kurzer Umriß der wechselnden Verwaltungsarten in diesem Zweige wird viel zum Verständniß der complicirten Marinegeschäfte beitragen. Dem zuletzt erwähnten Comité waren sehr ausgedehnte Vollmachten ertheilt

*) Wenn ein Schiff sich bei einem Seitenwinde sehr leicht auf die Seite neigt und dadurch in Gefahr ist zu kentern.

worden, aber im November 1776 ward eine „Continentalbehörde," aus drei competenten Geschäftsführern bestehend, dem Comité noch untergeordnet und bald nachher wurde diese „Marinebehörde" in zwei Abtheilungen geschieden; die eine „öffentliche Behörde" und die andere „Behörde des mittleren Distrikts" genannt. Ein großer Theil der Executivgewalt des „Marinecomités" ward von diesen zwei „Behörden" ausgeübt. Im October 1779 ward diese Verwaltung in eine „Admiralitätsbehörde" umgewandelt, die aus zwei Congreßmitgliedern und drei Commissären bestand, welche nicht im Congreß saßen. Drei anwesende Mitglieder dieser Behörde waren competent Gesetzbeschlüsse abzufassen. Im Januar 1781 wurde durch eine Specialcommission James Reed zum Leiter der Angelegenheiten „bei der Marinebehörde des Mittel-Departements" ernannt, und Alexander M'Dougall, Generalmajor in der Armee, welcher in seiner Jugend Matrose gewesen war, im Februar desselben Jahres zum Secretär der Marine. Im August desselben Jahres wurde das ganze System durch die Ernennung eines „Marineagenten" verändert, welcher die vollständige Controlle über den Dienst hatte, und nur den Beschlüssen des Congresses untergeben war, wodurch alle früher durch das Gesetz ernannten Comités, Behörden und Agenten, aufgehoben wurden. Hiermit endigte in diesem Zweige der Verwaltung die Gesetzgebung des Congresses, ob wir gleich später noch bemer-

ken werden, daß die Geschäfte eines „Marineagenten" hauptsächlich von dem „Superintendenten der Finanzen," dem berühmten Robert Marris, verwaltet wurden, welcher während des ganzen Krieges, mehr als irgend ein anderer Civilbeamter des Landes, die Controlle über die Marineangelegenheiten geführt zu haben scheint.

Doch wir müssen uns hier an die Zeitfolge halten.

Am 22. December 1775 erließ der Congreß folgende zwei Resolutionen: 1) Daß die nachfolgenden Seeoffiziere ernannt worden sind:

Ezechiel Hopkins, Esq. zum Oberbefehlshaber.

Zu Capitaine: Dudley Saltonstall, auf dem Alfred; Abraham Whipple, auf dem Columbus; Nicolas Biddle, auf dem Andrea Doria; John B. Hopkins, auf dem Cabot.

Zu ersten Lieutenants: John Paul Jones, Rhodes Arnold, Stansbury, Hoysted Hacker, Jonathan Pitcher.

Zu zweiten Lieutenants: Benjamin Seabury, Joseph Olney, Elisha Warner, Thomas Weaver, M'Dougall.

Zu dritten Lieutenants: John Fanning, Ezechiel Burroughs, Daniel Vaughan.

2) Daß dem Oberbefehlshaber der Flotte ein monatlicher Sold von 125 Dollars ausgezahlt werden solle.

Aus diesen Beschlüssen geht hervor, daß Mr. Hopkins nicht zum Capitain sondern zum Oberbefehlshaber ernannt worden war; dieser Rang sollte in der Marine dem in der Armee entsprechen, welchen Washington bekleidete. Mr. Hopkins scheint den officiellen Titel Commodore

unter den Seemännern geführt zu haben, ob er gleich häufig in den Zeitungen jener Periode Admiral genannt wird. Die Capitaine wurden ausdrücklich zu den verschiedenen Schiffen ernannt, und das Gesetz lautete dahin, die Lieutenants sollten den verschiedenen Schiffen in der Ordnung, in welcher beide aufgeführt waren, zugetheilt sein.

Es scheint, daß zufolge jenes Beschlusses oder Gesetzes, zwei Briggs der Andreas Doria und der Cabot, höchst wahrscheinlich von dem Marinecomité kurz vor ihrer Abfahrt angekauft worden sind. Ueber die genaue Bewaffnung des letzteren Schiffes findet sich kein authentischer Bericht vor, aber man glaubt, daß er 16 Sechspfündner führte. Aus einem Brief des Paul Jones geht hervor, daß die Bewaffnung aus 14 Vierpfündner bestand und daß der Capot etwa von derselben Größe gewesen ist.

Die Ausrüstung aller genannten Schiffe und zwei oder dreier anderen von geringerer Größe ging im Herbst 1775 vor sich; die Offiziere waren am Schlusse des Jahres ernannt worden und die erste Flagge, welche je von einem regelmäßigen amerikanischen Kriegsschiffe aufgezogen wurde, hißte Paul Jones in Delaware an Bord des Alfred Ende Decembers auf. Dieses Ereigniß kann nicht vor der Ernennung des Oberbefehlshabers vorgefallen sein, da uns ausdrücklich erzählt wird, daß die Flagge aufgezogen wurde, als dieser Offizier zum ersten Mal am Bord seines Schiffes erschien. Es ist nicht genau bekannt, was die Flagge vorstellte; aber man glaubt,

daß die Devise einen Fichtenbaum darstellte, um dessen Wurzel sich eine zum Kampf bereite Klapperschlange wand, mit dem Motto: „Tritt nicht auf mich!“ Gewiß ist, daß eine solche Flagge am Anfang der Revolution an Bord einiger Kriegsschiffe gebraucht wurde, ob diese Flagge indessen auf dem Alfred aufgehißt war, ist nicht zu ermitteln. Die meisten Caperschiffe dieser Periode führten entweder das Wappen derjenigen Colonieen, von der sie aussegelten und auf deren Erlaubniß sie kreuzten, oder sie zeigten auch ihre eigenen Devisen, je nach der Angabe ihrer verschiedenen Capitaine und Eigenthümer. Erst 1777 nahm der Congreß förmlich die jetzigen Nationalfarben an.

Die ersten regelmäßigen Kreuzer, welche unter der neuen Regierung ausliefen, waren der Hornet von 10 Kanonen und die Wasp von 8, eine Schaluppe und ein Schooner, welche von dem Marinecomité in Baltimore ausgerüstet worden waren, und im November absegelten, um sich mit dem unter dem Commodore Hopkins im Delaware stationirten Geschwader zu vereinigen. Diese Fahrt kann indessen kein eigentlicher Kreuzzug genannt werden. Bei dem ersten Kreuzzug müssen wir uns auf den Lexington, eine kleine Brigg von 14 Kanonen, beziehen, dessen Befehl dem John Barry, einem Schiffsherrn von Philadelphia, von eben so vielem Ansehen als Geschicklichkeit, anvertraut worden war. Nach anderen Berichten lief das Geschwader unter dem Befehle

des Commodore Hopkins vor dem Lexington aus; aber wir sind geneigt dies für einen Irrthum zu halten, nicht allein weil das Auslaufen des Lexington auf der glaubwürdigsten Autorität zu beruhen scheint, sondern auch weil es glaubwürdiger ist, daß von Schiffen, welche auf demselben Platz und beinahe um dieselbe Zeit ausgerüstet wurden, ein einzelner Kreuzer vor einem Geschwader auslaufen konnte. Der Lexington war früher als der Alfred angekauft und folglich schneller ausgerüstet worden. Diese Ehre ist lange für den Capitain Barry in Anspruch genommen worden und wir glauben, nach der genauen Prüfung der Facten, welche uns unsere Mittel erlaubten, daß ihm diese Ehre zukommt. Der Lexington muß die Vorgebirge des Delaware spät im Januar, oder frühe im Februar 1776, mit dem Auftrag südwärts zu kreuzen, verlassen haben.

Die Ansichten des Congresses hatten sich in der Zwischenzeit des Befehls zur Ausrüstung der Schiffe und ihrer wirklichen Ausrüstung geändert. Commodore Hopkins ward dem zufolge beauftragt südwärts in der Absicht zu segeln, gegen die Seemacht zu operiren, welche damals unter Lord Dumore die Küste von Virginien verwüstete. Das Geschwader war frühe im Februar in die Bai eingelaufen und unter dem Cape Henlopen, als dem bestimmten Platz, zusammen gekommen. Es bestand aus dem Alfred von 24 Kanonen, dem Columbus von 20, dem Doria von 14, dem Cabot von 14, der Providence

von 12, dem Hornet von 10, der Wasp von 8 und der Fly, einem Depeschen-Schiffe. Mit dieser Macht lief Commodore Hopkins am 17. Februar aus. In der Nacht des 19., als das Geschwader mit einem frischen Winde südwärts steuerte, trennten sich der Hornet und die Fly und vereinigten sich während des Kreuzzuges nicht mehr mit ihm. Sie begegnete bis Abaco auf den Bahamen keinem Schiffe von Bedeutung, wo indessen zufolge des Befehls das Geschwader sich sammeln sollte. Hier beschloß Commodore Hopkins auf Neu-Providence einen Angriff zu machen, wo beträchtliche militärische Vorräthe aufgehäuft sein sollten. Für diesen Zweck wurde ein Corps von 300 Marinesoldaten und Landtruppen unter dem Befehle des Capitains Nichols, dem ältesten Marineoffizier im Dienste, und 2 Schaluppen, abgesandt in der Hoffnung, diesen Platz zu überrumpeln. Als sich aber das Geschwader der Stadt näherte, wurde daselbst Alarm geschlagen; aber die Schaluppen wurden dennoch abgesandt, nebst der Providence von 12 Kanonen und der Wasp von 8, um die Landung zu decken. Sie ward auch trefflich ausgeführt und Capitain Nichols kam im Verlaufe des Nachmittags und des folgenden Morgens nach einem sehr schwachen Widerstande in den vollständigen Besitz der Forts und in die Gewalt des Platzes. Unglücklicher Weise hatte der Gouverneur Nachricht von den Beweggründen des Ueberfalls erhalten und Mittel gefunden, einen beträchtlichen Vorrath an Pulver wäh-

rend der Nacht wegzuschaffen. Nahe an hundert Kanonen indessen und eine beträchtliche Menge anderer Vorräthe fielen in die Hände der Amerikaner. Bei dieser ersten Gelegenheit, welche sich der regelmäßigen amerikanischen Marine darbot, scheinen sich die Marinesoldaten und der Capitain Nichols mit einem Geist und einer Festigkeit, welche dieses Corps von jener Stunde bis auf den gegenwärtigen Augenblick ausgezeichnet, benommen zu haben.

Commodore Hopkins, nachdem er wenige Tage im Besitz von Neu-Providence geblieben, segelte am 17. März ab, nahm den Gouverneur und einen oder zwei andere Männer von Bedeutung mit sich und richtete seinen Lauf nordwärts. Einige kleinere Schiffe scheinen sich von ihm getrennt zu haben, als er die Küste entlang segelte; aber mit dem größten Theil seiner Macht kam er frühe im April auf dem Ostende von Long-Island an. Am 4. nahm er ein Avisboot von 6 Kanonen, welches von einem Sohn des Commodore Wallace befehligt wurde, weg, und am 5. stieß er auf die englische Bombardierbrigg Bolton von 6 Kanonen unter dem Lieutenant Shead, und nahm auch sie.

Gegen 1 Uhr am Morgen des 16. Aprils entdeckte das Geschwader, welches ein wenig zerstreut war, ein großes gegen den Alfred zusteuerndes Schiff. Der Wind blies leicht und die See war ganz glatt, und gegen 2 Uhr, nachdem das fremde Schiff umfahren war, näherte sich

ihm der Cabot und redete es mit dem Sprachrohr an (preite es). Bald darauf feuerte das letztere eine volle Ladung. Das erste Feuer dieses kleinen Schiffes schien gut gerichtet gewesen zu sein. Aber sein Geschütz war doch zu leicht, um sich mit einem Feinde, wie es einen angegriffen hatte, in Kampf einzulassen. In einigen Minuten war das Schiff genöthigt, um aus den Kanonen des Feindes zu kommen, sich zu wenden, nachdem sein Capitain gefährlich verwundet, der Steuermann getödtet und viele seiner Mannschaft beschädigt worden waren.

Der Alfred nahm nun die Stelle des Cabot ein, welcher an der Seite des Feindes trefflich hinabfuhr und seine Ladung abfeuerte. Bald nachher gerieth die Providence unter den Hintertheil des englischen Schiffes und der Andreas Doria konnte nahe genug kommen, um einige Dienste zu leisten; der Columbus aber ward aus Mangel an Wind in einiger Entfernung gehalten. Nach einer lebhaften Canonade von beinahe einer Stunde, wurde das Block und Steuertau weggeschossen, und das Schiff lief auf den Wind, wodurch es dem Feind möglich gemacht wurde, es der Länge nach zu beschießen. Der englische Befehlshaber, damit befriedigt, daß ein Sieg unmöglich war, benutzte diesen Zufall, zog sein Steuerruder ein, und brachte alle amerikanische Schiffe hinter sich. Da sein Schiff besser als irgend eins im Geschwader segelte, von denen die meisten in Folge der Kanonen und Vorräthe, welche sie an Bord genommen hatten,

schwerfällig sich fortbewegten, so gewann er langsam, aber zusehens, den Vortheil über seine Verfolger, obgleich eine hitzige Canonade von beiden Seiten bis zur Dämmerung offen gehalten worden war. Die Schiffe waren gegen 6 Uhr so weit ostwärts gesegelt, daß der Commodore Hopkins zu fürchten begann, das Feuer möchte das Geschwader von Newport gegen ihn herauslocken, und da er wenig Hoffnung hatte, den Verfolgten zu überholen, so gab er seinen Schiffen das Signal mit Preßwind zurück zu segeln. Das Geschwader lief nun, nachdem es das Avisboot, welches das entronnene Schiff begleitet, weggenommen hatte, in seinen Bestimmungsort, den Hafen von Neu-London, ein. Das Schiff, welches die amerikanischen Schiffe bei dieser Gelegenheit angegriffen hatte, war der Glasgow von 20 Kanonen unter Capitain Tyringham Howe mit ohngefähr 150 Seelen an Bord. Wahrscheinlich war der Glasgow in Allem, nur die Mannschaft ausgenommen, jedem andern Schiff des amerikanischen Geschwaders überlegen, aber sein enges Zusammentreffen und sein zufälliges Entrinnen aus der Mitte so vieler Schiffe, verschaffte seinem Befehlshaber große Achtung. Das Schiff war indessen bedeutend beschädigt worden und zählte vier Getödtete und Verwundete, dagegen hatten der Alfred und der Cabot ebenfalls materiell sehr gelitten, der erstere besonders durch die Schüsse, welche er der Länge nach erhalten hatte, und der letztere, weil er einem ihm weit überlegenen Schiffe, so lange

mit seiner einen Seite gegen über gelegen hatte. Der Alfred und Cabot hatten 23 Todte und Verwundete an Bord und auf dem Columbus hatte Ein Mann während der Verfolgung den Arm verloren.

Die Nachricht von dem Resultat des ersten Versuchs der amerikanischen Marine rief im Lande viel Triumphgeschrei hervor. Das Ereigniß wurde als eine Art von Sieg dargestellt, in welchem drei leichte Kriegsschiffe erobert und eins zur Flucht gezwungen worden sei. Kurze Zeit indessen reichte hin, diesen Irrthum zu berichtigen, und die öffentliche Meinung ging nun wahrscheinlich ebenso schnell zum andern Extreme über, wie es von späteren Geschichtschreibern stets dargestellt worden zu sein scheint. Der Commodore Hopkins hatte den großen Fehler sich zu Schulden kommen zu lassen, einem so kleinen Schiffe, wie der Cabot, zu erlauben, einem andern Schiffe von der Stärke des Glasgow so nahe seiner vollen Länge nach sich gegen über zu legen, da doch der erste Angriff von dem Alfred hätte gemacht werden sollen. Hätte der Cabot zwei oder drei so wirksame volle Ladungen von einer günstigen Stellung aus abgefeuert, wie er im Anfang that, während der Glasgow von einem stärkeren Schiffe angegriffen worden, so ist es höchst wahrscheinlich, daß das feindliche Schiff weggenommen worden wäre. Commodore Hopkins verrieth keinen Mangel an Tüchtigkeit, aber seine Mannschaft und sein Schiff standen weit unter der regelmäßigen und lange

geschulten Mannschaft eines Kreuzers und unter einem eigentlichen Kriegsschiffe. Der leichte Wind und die Dunkelheit der Nacht trugen viel zu dem Mißgeschicke bei, da, als das Schiff auf den Wind lief, es Zeit nöthig hatte, wieder unter die Führung des Steuerruders zu kommen. Der Grund, die Verfolgung aufzugeben, wies sich als genügend aus, da es jetzt bekannt ist, daß das englische Geschwader, sobald der Glasgow sich zeigte, aus Newport auslief, und es waltet kein Zweifel ob, Commodore Hopkins würde, hätte er seine Jagd noch weiter fortgesetzt, alle seine schwersegeinden Schiffe verloren haben. Dazu kommt noch, daß die Pocken, damals eine sehr verderbliche Krankheit, auf den Schiffen, während sie zu New-Providence sich befanden, ausgebrochen und wahrscheinlich einen nachtheiligen Einfluß auf ihre Wirksamkeit ausgeübt hatten. Es ist bekannt, daß besonders der Doria durch die große Anzahl seiner Pockenkranken an Bord beinahe ganz unthätig war. Indessen war dies kaum die öffentliche Meinung im Lande; denn die Nationen sind selten gerecht, wenn sie glauben, eine eingebildete oder wirkliche Beschimpfung erlitten zu haben. Es ist wahr, Commodore Hopkins führte noch einige Zeit den Oberbefehl und segelte einige Wochen nach seiner Ankunft mit dem Geschwader nach Rhode-Island, aber er machte keinen andern Kreuzzug im Dienst der Marine mehr. Am 16. October erließ der Congreß eine Censurvote, daß er nicht den Auftrag, für welchen er südwärts

abgesandt worden, vollzogen habe, und am 2. Januar 1777 wurde er durch ein Votum desselben Körpers seines Dienstes förmlich entlassen. Späterhin ward kein Oberbefehlshaber mehr ernannt, obgleich eine solche Maßregel am 24. August 1781 der Nationallegislatur von einem seiner eigenen Comités anempfohlen worden war.

Der Lexington unter Capitain Barry, eine kleine Brigg mit einer Bewaffnung von 16 Vierpfündnern — dies Ereigniß dient als Gegenstück zu dem Entrinnen des Glasgow — stieß am 17. April an den Vorgebirgen von Virginien auf den Edward, einem bewaffneten Avisschiffe des Liverpool, und nahm ihn nach einem sehr nahen und hitzigen Gefechte von beinahe einer Stunde weg. Der Lexington zählte 4 Todte und Verwundete, während der Edward beinahe in Stücke zerschossen war und einen bedeutend größern Verlust an Mannschaft erlitten hatte.

Es mag zum bessern Verständniß der Geschichte dieser kleinen Brigg beitragen, wenn wir hier gleich bemerken, daß sie im folgenden October unter dem Befehl des Capitain Hallock nach Westindien segelte und auf ihrer Rückfahrt, beinahe auf derselben Stelle, wo sie das Avisschiff des Liverpool genommen hatte, durch die Fregatte Pearl gekapert wurde. Es blies gerade ein frischer Wind, und der Befehlshaber der Pearl befahl deßhalb, nachdem er einige Offiziere von seiner Prise hinweggenommen und eine kleine Mannschaft an Bord der-

selben versetzt hatte, daß die Brigg seinem Schiffe folgen sollte. Allein die Amerikaner erhoben sich während der Nacht, überwältigten die Mannschaft auf der Prise und brachten die Brigg nach Baltimore. Der Lexington ward augenblicklich wieder unter die Befehle des Capitain Johnston gestellt, und segelte im März des folgenden Jahres nach Europa, wo wir bald Gelegenheit haben werden, seine Bewegungen weiter zu verfolgen.

Fünftes Kapitel.

Mangel an Mannschaft auf dem amerikanischen Geschwader. — Kriegsgericht über Capitain Whipple und Capitain Hogard. — Paul Jones auf der Providence. — Erklärung der Unabhängigkeit und Organisation der Flotte. — Regulirung der Rangverhältnisse unter den Offizieren. — Schiffe im Dienst und auf den Werften. — Glücklicher Caperzug der Andrea Doria. — Wegnahme zweier englischen Transporte. — Wegnahme des bewaffneten Schiffes Mellish. — Verfolgung des Alfred. — Kampf zwischen dem Shark und dem Reprisal. — Erscheinung des letzteren Schiffs in den europäischen Meeren. — Seine Prisen. — Amerikanische Kreuzer an der Küste von Irland. — Maßregeln des französischen Gouvernements. — Wegnahme des Lexington durch den englischen Kutter Alert. — Schiffbruch des Reprisal. — Capitain Conyngham auf der Surprise. — Wegnahme dieses Schiffs. — Fernere Schicksale des Capitain Conyngham auf der Revenche. — Einfluß seiner Expeditionen auf die britischen Kaufleute. — Erbauung der großen Fregatte: der Indier.

Das amerikanische Geschwader war in Newport angekommen. Es mußte aber wegen Mangel an Mannschaft noch eine Zeitlang unthätig bleiben; denn die meisten

Seeleute hatten sich nur des Kreuzens wegen anwerben lassen. Als daher der Congreß die Caperjagd auf alle britische Schiffe freigegeben hatte, ward der Zug an Bord der Privatkreuzer so stark, daß keine Truppen zu bekommen waren. Sonderbar ist es, daß das plötzliche Aufhören der Schifffahrt und die Schwierigkeiten, welche jetzt bei der Autorisation zur Caperei gemacht wurden, einen großen Theil der Seeleute wieder in die Armee einzutreten bewog. Unter diesen Umständen war natürlich der Dienst nicht sehr beliebt, besonders nach dem Treffen mit dem Glasgow; denn bei so kleinlichen Vorfällen haben die Meinungen der gemeinen Leute gewöhnlich bedeutenden Einfluß.

Wir haben schon berichtet, daß die Schiffe nach Providence, Rhode-Island, geführt wurden; zu welchem Zwecke Soldaten von der Armee geliehen werden mußten. In Providence wurde ein Kriegsgericht versammelt, die gewöhnliche Folge des Mißgeschicks im Kriege, das Urtheil über die Delinquenten zu fällen. Capitain Whipple, Commandeur des Columbus, war angeklagt, weil er dem Alfred im Gefecht mit dem Glasgow nicht zu Hülfe gekommen war. Er wurde freigesprochen. Hazard, Commandeur der Providence, wurde cassirt, welches Verbrechens wegen ist nicht bekannt geworden.

Den Tag nach der Abdankung seines früheren Commandeurs, am **10.** Mai **1776**, ward Paul Jones vom Commodore Hopkins zum Nachfolger auf der Providence

ernannt und beordert, die geliehenen Soldaten nach New-York zu führen, dort ein regelmäßiges Heer anzuwerben und auf seinen Posten zurückzukehren. Nachdem dieser Auftrag glücklich ausgeführt worden, wurde das Schiff an's Land gezogen, gesäubert, ausgebessert, bewaffnet und als Kreuzer bemannt. Am 13. Juni segelte Capitain Jones von Newport ab, ein Convoi, mit Munition beladen, begleitend; bei der Menge von feindlichen Kreuzern ein sehr gefahrvoller Dienst. Nachher deckte er die Fahrt einer Brigg von St. Domingo nach New-York, die ebenfalls Munition geladen hatte, und später für den Dienst angekauft wurde. Hierauf ward die Providence zum Kreuzen zwischen Boston und dem Delaware verwendet, und wagte sich im Süden sogar bis Bermuda vor. In diesem letztern Dienste, es war am 1. September, gewahrte die kleine Schaluppe fünf Segel, von denen eins für einen großen Kauffahrteifahrer gehalten wurde, sich aber bei näherem Herankommen als eine leichte englische Fregatte auswies und als ein tüchtiger Segler. Nach einer vierstündigen Verfolgung hatte sich der Feind der Providence bis auf Musketenschußweite an der Leeseite genähert. Jetzt zeigte letztere ihre Farben und erwiederte mit ihren leichten Vierpfündnern das Feuer, welches der Feind schon bei Beginn der Verfolgung eröffnet hatte. Gefangennehmung oder irgend eine kühne List mußte bald sein Loos entscheiden, das sah Capitain Jones ein. Die Providence ging auf den Feind

los, bis sie den Lee-Bug derselben erreicht hatte, und dann plötzlich, alle Segel beisetzend, vor dem Winde davon. Dies unerwartete Manöver brachte die zwei Schiffe in Pistolenschußnähe, aber ehe das englische Schiff von der Ueberraschung sich erholen und die leichten Segel aufziehen konnte, war die Schaluppe schon fast außer dem Bereich der Kartätschen. Sie segelte am besten vor dem Winde und in weniger als einer Stunde befand sie sich ganz außer Schußweite und entkam glücklich. Man hat diesen Vorfall als ein mehrstündiges Gefecht mit dem Solebay von 28 Kanonen darstellen wollen; es war aber wohl nicht mehr, denn ein geschickter Kunstgriff, wobei Capitain Jones viel Geistesgegenwart und Geschicklichkeit entwickelte. Nicht ein einziger Schuß traf die Providence, obgleich der Solebay wenigstens hundertmal gefeuert hatte.

Capitain Jones wandte sich nun ostwärts, wo er verschiedene Prisen machte. Hier wurde er von Millford mit 32 Kanonen verfolgt. Er sah, daß er ihm leicht entfliehen könne, hielt sich aber mehrere Stunden lang gerade nur außer Schußweite, und der Feind, der die Entfernung nicht genau gemessen hatte, feuerte die ganze Zeit umsonst. Auch dieser Vorfall ward übertrieben und zu einem Gefecht gemacht.

Zuletzt ging die Providence die Küste entlang nach Canseau, wo sie, nicht weniger als zwölf Segel nehmend, den Fischern des Feindes großen Schaden zufügte. Nach-

dem er im Ganzen sechzehn Prisen gemacht, einige von bedeutendem Werthe, kehrte Capitain Jones nach Newport zurück.

Schon vor der Rückkehr der Providence war die Unabhängigkeit erklärt, und eine regelmäßigere Organisation der Flotte vom Congreß beschlossen worden. Den 3. October kam der Befehl, noch eine Fregatte und zwei Kutter zu bauen, und den 9. November ging ein Gesetz durch, welches die Erlaubniß zum Bau von drei 74r, noch fünf Fregatten, einer Corvette und eines Paketboots ertheilte. Im Januar des folgenden Jahres wurde noch eine Fregatte und noch eine Corvette zu bauen verordnet. Außerdem wurden im Laufe der Jahre 1776 und 1777 acht von den Prisen in Dienst genommen, und, da der Krieg fortdauerte, noch verschiedene kleine Schiffe gebaut oder angekauft.

Der wichtigste Schritt, welchen der Congreß damals that, war das Gesetz zur Feststellung der Rangverhältnisse unter den Offizieren, die bis dahin sehr ungewiß und zu vielen Streitigkeiten Anlaß gewesen waren. Durch einen Beschluß vom 17. April 1776 hatte der Congreß festgesetzt, daß der Rang sich nicht nach der Zeit der ursprünglichen Bestimmungen richten solle, sondern sich vielmehr die Macht vorbehalten, aus der Zahl der Befähigten die Commandeure selbst zu ernennen. Jetzt aber hatte sich die Nation unabhängig erklärt vom König von Großbritannien; ein langer und blutiger Krieg war

zu erwarten, ehe die Unabhängigkeit anerkannt sein würde. Es war also Zeit, die verwirrten Elemente in den Dienstverhältnissen zu ordnen, und durch Ausübung der souveränen Macht die Streitigkeiten und Ansprüche der Einzelnen zum Schweigen zu bringen. Dem gemäß ward am 10. October 1776 ein Beschluß gefaßt, wonach die Flottencapitaine in folgender Ordnung rangirt wurden:

1) James Nicholson. 2) John Manly. 3) Hector M'Niel. 4) Dudley Saltonstall. 5) Nicholas Biddle. 6) Thomas Thompson. 7) John Barry. 8) Thomas Read. 9) Thomas Grennall. 10) Charles Alexander. 11) Lambert Wickes. 12) Abraham Whipple. 13) John B. Hopkins. 14) John Hodge. 15) William Hallock. 16) Hoysted Hacker. 17) Isaiah Robinson. 18) John Paul Jones. 19) James Josiah. 20) Elisha Hinman. 21) Joseph Olney. 22) James Robinson. 23) John Young. 24) Elisha Warner.

Das Marinecomité ward ermächtigt, den Rang der subalternen Offiziere zu bestimmen. Damals war Commodore Hopkins Generalcommandeur. Er behielt diesen Posten noch bis Anfang Januar, wo Capitain Nicholson, aber nur mit Capitainsrang, ältester Offizier der Flotte wurde. Zur selben Zeit bestand die Flotte aus folgenden Schiffen, die im Bau befindlichen mit einbegriffen; das Wort im Bau, welches den meisten angehängt ist, bezieht sich so wohl auf die, welche eben von Stapel

gingen, als auf die, so noch auf den Bauplätzen lagen, übrigens waren einige davon zum Auslaufen fertig.

Verzeichniß der Schiffe in der Flotte der Vereinigten Staaten im October 1776:

Hancock,	32	Kanonen,	im	Bau	zu	Boston.
Randolph,	32	"	"	"	"	Philadelphia.
Raleigh,	32	"	"	"	"	Portsmouth, N. H.
Washington,	32	"	"	"	"	Philadelphia.
Warren,	32	"	"	"	"	Rhode-Island.
Trumbull,	28	"	"	"	"	Connecticut.
Effingham,	28	"	"	"	"	Philadelphia.
Congreß,	28	"	"	"	"	Poughkeepsie, N. Y.
Virginia,	28	"	"	"	"	Maryland.
Providence,	28	"	"	"	"	Rhode-Island.
Boston,	24	"	"	"	"	Boston.
Delaware,	24	"	"	"	"	Philadelphia.
Montgomery,	24	"	"	"	"	Poughkeepsie.
Alfred,	24	"	im	Dienst.		
Columbus,	20	"	"	"		
Reprisal,	16	"	"	"		
Cabot,	16	"	"	"		
Hamden,	14	"	"	"		
Lexington,	14	"	"	"		
Andrea Doria,	14	"	"	"		
Providence,	12	"	"	"		
Sachem,	10	"	"	"		
Independence,	10	"	"	"		

Wasp,	8 Kanonen, im Dienst.	
Musquito,	4 „ „ „	
Fly,	— „ „	

Zu diesen Schiffen, von denen viele niemals in See gingen, kommen noch einige kleine Kreuzer, von den amerikanischen Commissionären in Europa benutzt, deren Geschichte wir an geeigneter Stelle geben werden, und das Schiff, welches von Commodore Hopkins' Geschwader abging, auf dem Wege nach New-Providence. Dies Schiff, der Hornet, litt viel bevor es einlief und konnte darum später nur wenig gebraucht werden.

Nicht alle Schiffe des früher von Commodore Hopkins befehligten, nun aber aufgelös'ten Geschwaders, blieben unthätig. Der Columbus von 20 Kanonen unternahm ostwärts einen Kreuzzug unter Capitain Whipple und nahm einige Prisen weg. Der Andrea Doria von 14 Kanonen unter Capitain Biddle segelte in derselben Richtung und fügte den Feinden mehr Schaden als die Providence zu. Dieses Schiff, eine kleine Brigg, die 14 Vierpfündner führte, nahm zwei bewaffnete nnd stark bemannte Transportschiffe weg und machte so viele Kauffahrteifahrerprisen, daß sie — der Bericht fußt auf glaubhaften Auctoritäten, — als sie wieder in den Delaware zurückkehrte, nur noch fünf Leute von ihrer ursprünglichen Mannschaft an Bord hatte; die übrigen waren auf die Prisen versetzt und ihre Stellen durch Freiwillige aus der Zahl der Gefangenen ergänzt worden. Capitain Biddle

erwarb sich durch diesen Kreuzzug großen Ruf und ward nach seiner Rückkunft zum Befehlshaber des Randolph von 32 Kanonen, der kurz vorher vom Stapel gelaufen war, ernannt. Indessen wurde eins der Transportschiffe von der Fregatte Cerberus wieder erobert.

Während so die Kreuzer der Vereinigten Staaten in der Wegnahme englischer Transportschiffe auf dem hohen Meere thätig waren, standen ihnen die Colonialkreuzer und Caperschiffe an Thätigkeit in der Küstencaperei nicht nach. Am 17. März dieses Jahres, war zwar Boston von dem Feinde geräumt worden; allein Schiffe von England kamen bis zur Mitte des Sommers daselbst an, weil man jene Räumung in England nicht zeitig genug erfahren hatte, um ihr Einlaufen in den unrechten Hafen zu verhindern. Nicht weniger als 30 Segel fielen in Folge dieses Irrthums in die Hände der Amerikaner. Da einer dieser Vorfälle einigermaßen mit einem, bei dem Kreuzzug des Doria, erzählten Ereignisse in Verbindung steht, so ist wohl hier der geeignete Ort ausführlicher darüber zu berichten.

Die der Colonie Connecticut zugehörige Brigg Defence von 14 Kanonen unter Capitain Harding, welche frühe am Morgen des 17. Juni den Hafen von Plymouth in Massachusetts verlassen und sich nur mit Mühe in die Bai gearbeitet hatte, vernahm von Norden her eine bald stärker bald schwächer werdende Canonade. Die Defence steuerte mit vollen Segeln nach der Richtung des Feuers

hin und stieß zur Zeit der Dämmerung auf vier leichte amerikanische Schooner, welche mit zwei englischen, für sie aber zu schwerfälligen Transportschiffen ein Rückzugsgefecht bestanden hatten. Diese Transportschiffe, welche die Schooner übersegelten, waren in die Nantasket-Roads eingelaufen und hatten daselbst Anker geworfen. Einer dieser Schooner war der Lee von 8 Kanonen unter Capitain Waters, im Dienste von Massachusetts, eben derselbe kleine Kreuzer, welcher den Kampf zur See unter Capitain Manly so erfolgreich eingeleitet hatte. Die drei andern waren Caperschiffe.

Capitain Harding, nachdem er sich mit den Befehlshabern der Schooner benommen, lief ebenfalls in die Roads ein und warf gegen 11 Uhr Nachts zwischen den Transportschiffen auf Pistolenschußweite Anker. Die Schooner folgten zwar, kamen aber nicht nahe genug, um Dienste leisten zu können. Nachdem man mehrere Grüße gewechselt, befahl Capitain Harding dem Feinde seine Segel zu streichen. Eine Stimme von dem größten englischen Schiffe aber antwortete: „Ja, ja, ich will euch streichen" und eine volle Ladung wurde unmittelbar darnach auf die Defence abgefeuert. Es erfolgte ein hitziges Gefecht, das länger als eine Stunde dauerte, worin die englischen Fahrzeuge am Ende auf den Grund stießen. Diese Transportschiffe führten nahe an 200 Soldaten von denselbem Corps an Bord, welches kurz nachher von dem Doria gefangen genommen wurde. Am

Bord des größten Schiffes befand sich auch Obristlieutenant Campbell der Befehlshaber des Regimentes.

Die Defence war in diesem nahen und scharfen Gefechte ziemlich hart mitgenommen worden und zählte 9 Verwundete. Die Transportfahrzeuge hatten 18 Todte und eine ziemliche Anzahl Verwundeter, unter den erstern auch den Major Menzies, ebendenselben Offizier, welcher auf die obenerwähnte Aufforderung geantwortet hatte.

Den nächsten Morgen bemerkte die Defence, welche die Schooner mit sich führte, ein Segel in der Bai und machte darauf Jagd. Das unbekannte Schiff wies sich als ein anderes Transportfahrzeug aus, welches mehr als 100 Soldaten desselben Regiments an Bord hatte. So fielen ohngefähr 500 Mann von dem besten Corps der britischen Armee vermittelst dieser leichten Kreuzer in die Hände der Amerikaner. Man muß wohl erwägen, daß gerade in der damaligen Periode des Kampfes jede Wegnahme von Schiffen für die Sache der Amerikaner von doppelter Bedeutung war, da sie nicht allein den Feind schwächte, sondern auch dadurch, daß den Colonisten das Mittel der Wiedervergeltung und der Auswechselung der Gefangenen in die Hände gegeben, und die Engländer in ihrer Absicht beschränkt wurden, die amerikanischen Gefangenen als Rebellen zu behandeln. Washington zwang gerade die Engländer durch seine Behandlung des Obristen Campbell auch den Amerikanern,

welche in ihre Hände gefallen waren, eine bessere Behandlung angedeihen zu lassen.

Doch wir kehren wieder zu den Schiffen zurück, welche wir zu Rhode-Island gelassen haben. Als Capitain Jones auf der Providence von seinem letzten Kreuzzug zurückgekehrt war, beschloß man ein kleines Geschwader unter seinen Befehlen für den doppelten Zweck an die Küste von Nova-Scotia abzusenden, theils um den britischen Handel zu beeinträchtigen, theils aber auch, um ohngefähr 100 Amerikaner zu befreien, welche in den Kohlengruben jener Gegenden gefangen gehalten sein sollten. Für diesen Zweck wurden der Alfred von 24 Kanonen, der Hamden von 14 und die Providence von 12 unter die Befehle des Capitain Jones gestellt. Da man aber nicht Leute genug hatte, alle drei zu bemannen, so wählte sich dieser Offizier die zwei ersten Schiffe aus. Der Hamden gerieth bei dem Auslaufen aus dem Hafen auf eine Felsenlage und mußte zurückgelassen werden; seine Mannschaft wurde auf die Providence versetzt und im November lief Capitain Jones mit diesen, allerdings etwas schwach bemannten Schiffen in die See. Der Alfred nahm im Verlauf einiger Tage eins oder zwei kleine Schiffe weg, und bald darauf begegnete er dem bewaffneten Schiffe Mellish, welches Kriegsvorräthe für die in Canada sich versammelnde und die Expedition des General Burgoyne bildende Armee an Bord hatte, und nahm es nach einem kurzen Gefechte weg. Außer vielen andern

Artikeln von geringerer Bedeutung, fand man auch 10,000 Uniformen, einer Compagnie Soldaten anvertraut, am Bord dieses Schiffes. Man nahm damals allgemein an, daß der Mellish das vorzüglichste englische Schiff sei, das bis dahin in die Hände der Amerikaner gefallen war. Capitain Jones hielt die Wegnahme dieses Schiffes für so wichtig, daß er äußerte, es sei sein fester Entschluß, seine Prise durchaus in seiner Gewalt zu behalten, und sie lieber in den Grund zu bohren, als sie wieder in die Hände des Feindes fallen zu lassen. Sein Entschluß erfuhr indessen durch die Verhältnisse eine Aenderung.

Die Providence hatte sich in der Nacht getrennt und der Alfred, der einen Caper von Liverpool genommen hatte, beeilte sich, den Mellish in den Hafen von Boston einzubringen, als er an der Spitze der St. George's-bank die Fregatte Milford von 32 Kanonen erblickte, welche auf den Capitain Jones in dem vorigen Kreuzzug, während er die Providence commandirte, Jagd gemacht hatte. Der Alfred und der Caper segelten zwischen die Fregatte und die andern Prisen, um sie zu decken, und dem letztern wurde die Instruction ertheilt, die ganze Nacht über, trotz aller Signale, auf derselben Stelle zu laviren. Um Mitternacht fingen der Alfred und der Caper zu laviren an, und der letzte zeigte bis gegen Morgen ein Licht an seinem Maste. Die List gelang; der Milford war gegen Tagesanbruch auf die Jagd des Alfred ausge-

gangen, während der Mellish und die übrigen Schiffe in einer südlichen Richtung verschwunden waren.

Der Milford war im Verlaufe der Nacht leewärts gesegelt und befand sich nun an dem Leequarter des Alfred. Der letztere manövrirte einige Zeit, um die Stärke des unbekannten Schiffes auszukundschaften; denn man wußte damals noch nicht, daß das Schiff wirklich eine Fregatte war. Im Verlauf des Tages aber ward der Alfred gezwungen, alle Segel aufzuspannen; er entkam glücklich, aber der Caper fiel in die Hände der Feinde. Der Alfred, nachdem er so den Feind getäuscht und alle seine Prisen, mit Ausnahme der oben erwähnten, gedeckt hatte, lief nun in den Hafen von Boston ein, wo er die übrigen Schiffe fand und seine Gefangenen an's Land setzte. Indessen wurde das Schiff einem andern Befehlshaber übergeben, und Capitain Jones, der sich schon mit der Hoffnung geschmeichelt hatte, eine bedeutendere Macht unter seinen Befehlen zu sehen, erhielt in der neuen Marine-Rangordnung einen so niedrigen Platz, daß er genöthigt war, sich um ein einzelnes, viel schwächer bemanntes Schiff umzusehen.

Während man so im Norden zur See in voller Thätigkeit begriffen, waren verschiedene kleine Kreuzer nach Westindien abgesandt worden, theils zur Deckung von Waffenvorräthen, theils um mit den verschiedenen öffentlichen Agenten in jenen Gegenden die Verbindung

zu unterhalten. Wir erinnern uns, auf welche Weise der Lexington weggenommen und auf der Rückfahrt von seiner Station wieder erobert wurde, und wir haben nun hier eines kurzen Kreuzzugs der Reprisal unter Capitain Wickes in denselben Gegenden Erwähnung zu thun. Dieses Schiff segelte frühe im Sommer nach Martinique ab und machte auf seinem Wege verschiedene Prisen. In der Nähe jenes Hafens näherte sich ihr die englische Kriegsschaluppe Shark von 16 Kanonen, unter Capitain Chapman, und begann einen lebhaften Angriff. Obgleich die Reprisal leichter und kleiner als das feindliche Schiff war, so vertheidigte sich Capitain Wickes doch so tapfer, daß der Shark mit Verlust zurückgetrieben wurde und die Reprisal ehrenvoll an der Insel landete, von deren Ufer aus Hunderte das Gefecht mit angesehen hatten. Da sich dies früh in der Jahreszeit und vor der Unabhängigkeitserklärung ereignet hatte, so folgte der Shark der Reprisal, und der Capitain des ersteren stellte die Forderung an den Gouverneur, das amerikanische Schiff als einen Piraten auszuliefern. Dieses wurde natürlich abgeschlagen und Capitain Wickes kehrte kurz darauf nach Hause zurück. Wir folgen nun diesem ausgezeichneten Offizier nach den europäischen Gewässern, um so viel wie möglich den Lauf der Geschichte nicht zu unterbrechen, obgleich wir dadurch nothwendiger Weise der Zeitfolge vorgreifen; aber es dünkt uns, daß die möglichst enge Zusammenstellung von interessanten Ereignis-

sen einzelner Schiffe, wenn sie nicht allzusehr die Einheit der Erzählung beeinträchtigt, am meisten vorzuziehen ist.

Die Reprisal war das erste amerikanische Kriegsschiff, welches sich in der andern Hemisphäre zeigte. Sie segelte kurz nach der Unabhängigkeitserklärung von Hause ab und zeigte sich im Herbst **1776** mit mehreren Prisen, welche sie gemacht, und mit Dr. Franklin, den sie als Passagier an Bord hatte, in Frankreich. Einige Caperschiffe waren vor ihr angekommen, und es erhoben sich nun auch leichte Schwierigkeiten in Bezug auf einige ihrer Prisen, welche nach Spanien abgegangen waren. Aber man hält die eingebrachten Prisen für die ersten englischen Schiffe, welche seit dem Beginn der amerikanischen Revolution in Frankreich ankamen. Der englische Gesandte klagte dies zwar als einen Bruch des zwischen beiden Ländern abgeschlossenen Vertrags an; aber man fand doch Mittel, die Prisen ohne weiteres Aufsehen zu verkaufen. Die Reprisal, nachdem sie wieder neu ausgerüstet war, segelte bald darauf auf einen neuen Kreuzzug nach der Bai von Biscaya, und nahm daselbst verschiedene Schiffe und darunter auch ein königliches Packetboot weg, welches den Dienst zwischen Falmouth und Lissabon that. Nach dem Kreuzzug ging Capitain Wickes mit seinen Prisen nach Nantes. Die Klagen der Engländer wurden lauter und den amerikanischen Commissionären wurde heimlich mehr Vorsicht anempfohlen. Die Prisen mußten Frankreich verlassen; indessen erhielt

die Reprisal, welche leck geworden war, die Erlaubniß, im Hafen ausgebessert zu werden. Die Prisen wurden in die hohe See gebracht und dort verkauft, weil der Stand der Dinge diese ungewöhnlichen Maßregeln nöthig machte. Die scheinbare Folge waren außerordentliche Verluste, da es wahrscheinlich ist, daß der geringe Gewinn, der sich aus den Verkäufen herausstellte, nur dazu beitragen sollte, die Localauctoritäten über den Charakter des Verkaufs zu täuschen. Das Geschäft scheint mit Gewandtheit vollzogen worden zu sein, und schon die scheinbar geringen Summen, welche durch die Verkäufe gewonnen wurden, leisteten den Gouvernementsagenten die größten Dienste, indem sie dadurch in den Stand gesetzt wurden, neue Schiffe anzukaufen.

Durch die Ankunft des Lexington von 14 Kanonen unter Capitain Johnson, im April, wurden die alten Schwierigkeiten erneuert; allein die Regierungscommissäre zu Paris, welche bevollmächtigt waren, Schiffe auszurüsten, Offiziere anzustellen und jede Maßregel zum Nachtheil des Feindes anzuordnen, entwarfen nun den Plan zu einem Kreuzzug, welcher Alles übertraf, was bis dahin in Europa unter der amerikanischen Flagge von der Art gethan worden war. Capitain Wickes erhielt den Befehl, mit seinem eignen Schiff und dem Lexington in die See auszulaufen und die Richtung nach Irland einzuschlagen, um ein Convoi von Leinwandschiffen aufzuheben, welches um jene Zeit absegeln sollte. Der

Delphin, ein Kutter von 18 Kanonen, welcher von den Commissären als Depeschenschiff für Amerika zurückgehalten worden war, wurde nun seiner ursprünglichen Bestimmung entzogen und unter die Befehle des Capitain Wickes zur Verstärkung seiner Macht gestellt. Der Delphin ward vom Lieutenant S. Nicholson, einem Brudes ältesten Capitains der amerikanischen Marine, befehligt, der nachher selbst als erster Offizier im Dienste starb.

Capitain Wickes, im Besitz des Befehls über dieses leichte Geschwader, segelte Anfangs Juni von Nantes ab, lief zuerst in die Bai von Biscaya ein und nahm bei seiner darauf folgenden Umschiffung Irlands Alles auf der See hinweg, was nicht durch seine Stärke einen Angriff abzurathen schien. Man verpaßte die Leinwandschiffe, nahm dafür aber viele andere Schiffe weg oder zerstörte sie. Als sich die amerikanischen Kreuzer der französischen Küste auf ihrer Rückfahrt näherten, machte ein Linienschiff Jagd auf sie und verfolgte sie beinahe bis in den Hafen. Der Lexington und der Delphin scheinen dadurch, daß sie sich trennten, ohne viele Schwierigkeiten entschlüpft zu sein; aber der Reprisal wurde so hart zugesetzt, daß sie nicht allein von ihrem äußeren Plankenwerk absägen, sondern auch einige von ihren Innersparren weghauen mußte; Mittel, welche unter den Seeleuten damals hoch in Gunst standen, trotz dem, daß ihre Nützlichkeit bezweifelt werden kann.

Dies war die erste That von der Art in dem Kriege,

und die dabei bewiesene Kühnheit und der glückliche Erfolg scheinen so viele Sensation in England erregt zu haben, daß das französische Gouvernement sich in die Alternative versetzt sah, entweder die Maske ganz abzulegen oder entschiedenere Maßregeln in Bezug auf die Kreuzer zu ergreifen. Es wählte das letztere Mittel, weil es für den Krieg noch nicht genugsam vorbereitet war. Die Wegnahme der Reprisal und des Lexington wurde angeordnet, und beide Schiffe so lange zurückgehalten, bis hinlängliche Bürgschaft dafür geleistet war, daß sie die europäischen Gewässer verlassen würden, während die Prisen ohne Verzug Frankreich verlassen mußten. Dem zufolge verließen die letzteren den Hafen und wurden auf der offenen See an französische Kaufleute auf dieselbe ungewöhnliche Weise losgeschlagen, und mit demselben scheinbaren Verluste, wie bei dem früheren Vorfall, während die Kriegsschiffe sich zur Rückfahrt rüsteten.

Im September segelte die kleine Brigg, der Lexington, mit Vierpfündnern bewaffnet, aus dem Hafen Morlaix ab, wo sie während einer Verfolgung Schutz gefunden hatte, und gerieth den nächsten Tag mit dem englischen Kriegskutter Alert, einem Schiffe, das unter dem Befehle des Lieutenant Bazely unbedeutend geringer ausgerüstet war, zusammen, und ein Gefecht entspann sich. Die Leichtigkeit der beiden Schiffe und das stürmische Wetter schwächten die Wirkung des gegenseitigen Feuers. Nach einem dritthalbstündigen Gefechte hatte der Lexing-

ton beinahe all sein Pulver verschossen, ohne seinen tapfern Gegner besiegt zu haben. Der Alert indessen hatte auf seinem obern Verdecke so sehr gelitten, daß er die Brigg weiter segeln lassen mußte. Trotz dieses Vortheils entwickelte das englische eine solche Thätigkeit, daß es nach einer vierstündigen Jagd den Lexington wieder erreicht hatte, der selbst seine erlittenen Schäden ausbesserte. Es entspann sich nun ein Gefecht, das nur von einer Seite geführt wurde, da der Lexington keinen Augenblick feuern konnte, und nachdem er eine Stunde lang das Feuer seines Gegners ausgehalten, sah sich Capitain Johnston genöthigt, die Segel zu streichen, um seinen Leuten das Leben zu retten. So schloß sich die kurze Geschichte dieses tapfern kleinen Kreuzers, welcher zuerst die amerikanische Flagge geführt haben soll. Seine Laufbahn war kurz, aber ehrenvoll und vortheilhaft. Er war gerade ein Jahr und acht Monate im Dienst gewesen und hatte diese Zeit über die Capitaine Barry, Hallock und Johnston zu Befehlshabern, zwei lebhafte Gefechte mit Kriegsschiffen bestanden, war zweimal genommen und einmal wieder erobert worden, hatte mehrmals mit bewaffneten Schiffen sich eingelassen und viele Prisen gemacht. Der englische Befehlshaber erntete große Ehre für seine ausdauernde Tapferkeit ein, mit der er sich der Brigg genähert und sie gekapert hatte.

Das Schicksal der Reprisal, welche noch größere Dienste als ihr Gefährte geleistet hatte, war indessen

noch härter. Dieses Schiff segelte ebenfalls zufolge der Bedingungen, welche man mit dem französischen Gouvernement eingegangen hatte, nach Amerika und scheiterte auf den Sandbänken von Neu-Fundland, und Alle, die sich an Bord befanden, verloren, mit Ausnahme des Kochs, ihr Leben. An Capitain Wickes verlor das Land einen klugen, tapfern und thätigen Offizier, der, wäre er am Leben geblieben, später eine hohe Stelle in der Marine einzunehmen versprach.

Dem frühen Verlust der Reprisal und der unglücklichen Wegnahme des Lexington muß das Aufsehen zugeschrieben werden, welches die Dienste beider Schiffe in Europa erregte. Beide Schiffe waren nicht allein die ersten Nationalkreuzer in den europäischen Gewässern, sondern fügten auch dem feindlichen Handel wirklich großen Schaden zu, erregten bei den englischen Kaufleuten ein solches Gefühl der Unsicherheit, daß dadurch ihre Plane gestört und noch andere Revolutionen in der Handelswelt hervorgerufen wurden, auf die wir am Schlusse des Kapitels die Aufmerksamkeit lenken werden.

Da wir jedoch einen vollständigen Bericht von den Verhandlungen der amerikanischen Commissionäre zu Paris mitzutheilen beabsichtigen, insofern sie mit den Bewegungen zur See während der Jahre 1776 und 1777 in Verbindung stehen, so müssen wir uns zunächst mit der Geschichte des Capitain Conyngham befassen, welche einiger besonderer Umstände wegen mehr Aufsehen als

die beiden Kreuzer Reprisal und Lexington erregten, obgleich die früheren Thaten des letzteren der Zeit nach älter und von keiner geringeren Bedeutung in ihren Wirkungen waren.

Während die Commissionäre (Dr. Franklin und Silas Deane) die Bewegung des Capitain Wickes in der oben angegebenen Weise leiteten, waren sie auch auf andern Punkten nicht müßig. Eine kleine Fregatte wurde auf ihre Rechnung zu Nantes erbaut und wir werden später Gelegenheit haben ihrer Dienste und ihres Verlustes unter dem Namen der „Queen of France" zu erwähnen. Im Frühling des Jahres 1777 war von den amerikanischen Commissionären ein Agent nach Dover gesandt worden, wo er einen schönen, schnellsegelnden englischen Kutter ankaufte, der nach Dünkirchen hinüber gebracht wurde. Hier ward er auf Privatkosten als Kreuzer unter dem Namen Surprise ausgerüstet. Capitain Gustav Conyngham wurde zum Befehlshaber dieses Schiffes ernannt, und zwar durch die Ausfüllung einer von John Hancock, dem Präsidenten des Congresses, ausgestellten Vollmacht. Diese Ernennung trug den 1. März 1777 als Datum, und es scheint, daß dadurch Mr. Conyngham auf den Rang eines Capitains in der Marine so gut wie jeder andere, welcher durch dieselbe Behörde ernannt wurde, vollen Anspruch erhielt. Capitain Conyngham segelte, nachdem er seine Offiziere und seine Mannschaft in Dünkirchen angeworben hatte, um den 1. Mai auf einen

Kreuzzug aus und nahm am 4. die Brigg Joseph weg. Am 7. stieß die Surprise nur wenige Meilen von der holländischen Küste entfernt, auf das Harwich-Packetboot, den Prinzen von Oranien, welchen sie enterte und mit so wenig Geräusch hinwegnahm, daß Capitain Conyngham, nachdem er auf das Verdeck seiner Prise getreten war, ganz gemächlich in die Cajüte hinabstieg, wo er den Capitain und die Passagiere am Frühstück fand. Capitän Conyngham hielt seine Beute, welche die Briefpost für den Norden von Europa an Bord hatte, für so wichtig, daß er in einem oder zwei Tagen in Dünkirchen wiederum erschien. Es stellt sich bei Vergleichung der Daten heraus, daß, obgleich die Reprisal und der Lexington, vorzüglich das erstere Schiff, vor dem Auslaufen der Surprise in den europäischen Gewässern gekreuzt hatten, doch das letztere Schiff die oben erwähnte That kurz vorher ausführte, ehe Capitain Wickes auf seinem Kreuzzug in dem Irländischen und Englischen Canal ausfuhr. Da dieses Ereigniß kurz nach der Wegnahme des Lissabonner Piquetbootes auf einer der großen Seestraßen zwischen England und dem Continent vorfiel, in Verbindung mit dem Factum, daß der Kutter in einem französischen Hafen vollständig ausgerüstet worden war, so scheint der Verlust des Prinzen von Oranien mehr Aufsehen als die kaum erwähnten Vorfälle erregt zu haben. Die Remonstrationen des englischen Gesandten waren so ernstlich, daß Capitain Conyngham und seine

Mannschaft gefänglich eingezogen, der Kutter weggenommen und die Prisen freigegeben wurden. Bei dieser Gelegenheit ward dem Capitain Conyngham seine Bestellungsurkunde abgefordert und nach Versailles gesandt, und scheint ihm auch nie wieder zurückgegeben worden zu sein.

Das englische Gouvernement wurde durch die Demonstrationen des französischen Ministeriums, die als ein Beweis von ihm betrachtet wurden, den Vertrag aufrecht zu halten, so vollkommen getäuscht, daß zwei Kriegsschaluppen wirklich mit dem Auftrag nach Dünkirchen gesandt wurden, den Capitain Conyngham und seine Mannschaft nach England überzuführen, um ihnen daselbst als Seeräubern den Prozeß zu machen. Als aber die Schiffe Dünkirchen erreichten, waren die Vögel schon ausgeflogen, wie man aus den nachfolgenden Ereignissen ersehen wird.

Die Commissionäre führten die Wegnahme einiger Transportschiffe, welche hessische Truppen an Bord hatten, im Schilde, und kaum hatten sie die Wegnahme der Surprise erfahren, so beauftragten sie Mr. Hodge, einen Agenten, welcher der Sache große Dienste leistete, einen anderen Kutter herbeizuschaffen. Es wurde auch einer zu Dünkirchen angekauft und mit aller Eile für einen Kreuzzug ausgerüstet. Man fand Mittel, den Capitain Conyngham und seine Mannschaft zu befreien, und dieses zweite Schiff, welches den Namen Revenche führte,

segelte von Dünkirchen am 18. Juli ab, also ohngefähr um dieselbe Zeit, als Capitain Wickes von seinem Kreuzzug mit den andern drei Schiffen zurückkehrte. Vor dem Auslaufen in die See hatte man eine neue Bestellung für den Capitain Conyngham erwirkt, welche vom 2. März 1777 datirt ist. Da diese zweite Bestellung früher als die Einziehung seiner älteren datirt ist, so unterliegt es gar keinem Zweifel, daß sie ebenfalls eine jener Vollmachten war, welche den Commissionären anvertraut worden, um sie nach ihrem Gutdünken auszufüllen.

Die Revenche war sehr glücklich, sie machte täglich Prisen und zerstörte sie gewöhnlich; einige der werthvolleren indessen wurden nach Spanien gebracht und der Nutzen, den die amerikanischen Agenten in Europa aus dem Verkaufe zogen, war sehr groß. Man behauptet sogar, daß die zweijährigen Reisekosten, welche dem Mr. Adams bei seiner Landung in Spanien, wohin ihn die französische Fregatte la sensible gebracht hatte, verabreicht wurden, aus jener Quelle geflossen sein sollen.

Capitain Conyngham, der viel von einem Sturm gelitten hatte, maskirte die Revenche und brachte sie in einem der kleineren englischen Häfen, wo sie ohne weitere Entdeckung wirklich ausgebessert wurde. Kurz nachher nahm er Proviantvorräthe in Irland ein und bezahlte sie mit Anweisungen auf seine Agenten in Spanien. Kurz, die Revenche ging, nach einem Kreuzzug von einem vorher unerhörten Erfolg — was den Schaden

betrifft, welchen sie den englischen Kauffahrteischiffen zugefügt hatte — nach Ferrol, wurde daselbst ausgebessert und segelte endlich nach den amerikanischen Gewässern ab. Doch wir würden zu sehr die Zeitfolge der Ereignisse unterbrechen, wollten wir ihr bis dahin folgen.

Die Charaktere der Surprise und der Revenche scheinen nie ganz richtig aufgefaßt worden zu sein. In allen Berichten jener Tage und beinahe in allen nachfolgenden Geschichtserzählungen werden diese Schiffe als Privatkaper besprochen, welche von den Commissionären zu Paris für diesen Zweck ermächtigt waren. Es ist indessen nicht bestimmt, daß die Commissionäre überhaupt bewaffnete Privatschiffe in die See gesandt haben, obgleich diese Ermächtigung innerhalb des Bereichs ihrer Gewalt gefallen sein mag. Es ist indessen von verschiedenen Seiten bewiesen, daß die zwei vom Capitain Conyngham befehligten Kutter Staatsschiffe waren. Die Surprise und die Revenche waren wie der Delphin von 10 Kanonen unter Lieutenant Nicholson, einem Offiziere, welcher beinahe sein ganzes Leben in der Marine zubrachte, von den Agenten der diplomatischen Commissäre der vereinigten Staaten auf Staatsrechnung angekauft und bemannt worden; die Bestellungen, mit denen Capitain Conyngham beehrt wurde, waren persönliche Ermächtigungen und keine Gewalten, welche man nur einzelnen Schiffen übertrug. Es ist bekannt, daß späterhin Dr. Franklin mit besonderer Absicht provisorische Ernen-

nungen in der Marine vornahm, aber es ist durchaus kein Beweis vorhanden, daß eine von denen, mit welchen Capitain Conyngham beehrt wurde, einen solchen Charakter trug.

Die Revenche ward zuletzt der Marinebehörde in Philadelphia übergeben und auf Staatskosten verkauft. Ein Gouvernement ist sicherlich berechtigt die Staatsschiffe nach seinem eigenen Gutdünken in verschiedene Abtheilungen, als Kriegsschiffe, Kreuzer, Packetboote, Truppen- und Transportschiffe rc., zu bringen; aber es würde im geringsten Falle etwas ganz Neues sein, wenn es seine eigenen activen Kreuzer als Privatkaper ansehen wollte. Schon das Wort selbst würde alsdann einen Widerspruch enthalten. Paul Jones spricht 1779 den Wunsch aus: Capitain Conyngham als Mitglied eines Kriegsgerichts ernannt zu sehen und in einer vom Congreß durch seinen Secretär, Charles Thompson, im Juli 1779 gemachten Remonstration, gegen die Art und Weise, wie Capitain Conyngham, damals Kriegsgefangener, behandelt wurde, wird dieser Offizier: „Gustav Conyngham, amerikanischer Bürger, früherer Befehlshaber eines bewaffneten Schiffes in dem Dienste der genannten Staaten und an Bord eines bewaffneten Privatkutters gefangen genommen u. s. w." genannt. Hier wird also ein ganz unzweideutiger Unterschied zwischen bewaffneten Staats- und Privatschiffen gemacht und das Factum, daß Capitain Conyngham auf beiden gedient hat, stellt sich klar heraus,

zugleich muß allerdings zugegeben werden, daß er im Augenblick seiner Gefangennehmung sich auf einem Privatkaper befand. Der letztere Umstand tastet den Rang des Capitain Conyngham in keiner Weise an, da es nach dem ersten oder zweiten Jahre des Krieges häufig vorkam, daß Marineoffiziere auf bewaffneten Privatschiffen Dienste nahmen, weil sie auf Staatsschiffen keine Beschäftigung finden konnten. Allerdings fiel darin einige Unregelmäßigkeit vor, daß man dem Capitain Conyngham zwei Bestellungen für denselben Rang, die noch dazu verschiedenes Datum tragen, übertrug; aber dies war mehr eine Folge der Nothwendigkeit. Der Mangel an systematischer Ordnung war mehr ein Fehler der damaligen Zeiten, als derjenigen, welche die Angelegenheiten der amerikanischen Marine während der Revolution leiteten. Es ist durchaus kein vernünftiger Grund vorhanden, Zweifel darin zu setzen, daß die Surprise und die Revenche, Kriegsschiffe des Staats und Gustav Conyngham, kraft der zwei, ihm von der competenten Behörde übertragenen Bestellungen, Capitain in der Marine der Vereinigten Staaten von Amerika war und auch später, nach der Unabhängigkeitserklärung oder nachdem das Land alle politischen Rechte einer souveränen Macht in Anspruch genommen hatte.

Die Sensation, welche durch die verschiedenen in diesem Kapitel bereits erwähnten Kreuzzüge in den europäischen Gewässern, unter den englischen Kaufleuten

erregt wurde, wird in der diplomatischen Correspondenz jener Tage größer geschildert als die, welche in dem früheren Kriege durch das Geschwader des berühmten Thurot hervorgerufen war. Versicherungen (Assecuranzen) stiegen zu einer ungeheuren Höhe; und Mr. Deame bemerkt, insbesondere über den Kreuzzug des Capitain Wickes in einem seiner Briefe an Robert Morris, daß jener Kreuzzug England wirklich alarmirt, die große Messe zu Chester verhindert, das Steigen der Versicherungen verursacht und sogar die englischen Kaufleute abgeschreckt habe, um keinen Preis Güter auf englischen Schiffen zu verladen, so daß in wenigen Wochen 40 französische Schiffe in der Themse befrachtet wurden, eine vorher nie erhörte Sache. Und in demselben Brief fügt der Commissionär hinzu: „Mit einem Wort, Cunningham (Conyngham) ist durch seine erste und zweite kühne Expedition der Schrecken der ganzen östlichen Küste Englands und Schottlands geworden und wird mehr gefürchtet, als es Thurot in dem letzten Kriege war."

Die Versicherungen stiegen in einigen Fällen auf 25 Prozent und es wird behauptet, daß eine kurze Zeit hindurch für die sieben Meilen zwischen Dover und Calais sogar 10 Prozent gefordert wurden.

Wir kehren nun, nachdem wir die hauptsächlichsten Ereignisse zur See, welche mit den während der Jahre 1776 und 1777 von den Commissionären in Frankreich befolgten politischen Maßregeln zusammenhängen, berich

tet haben, zu den amerikanischen Gewässern zurück und nehmen den Faden unserer Erzählung da wieder auf, wo wir ihn fallen ließen, also gegen die Mitte des Jahres 1776. Wir werden aber bald wieder Gelegenheit finden unsere Aufmerksamkeit dem Gegenstand, den wir eben verlassen, wieder zuzuwenden, da dieser Welttheil der Schauplatz noch viel interessanterer Vorfälle, welche mit der Marine in späterer Zeit zusammenhängen, geworden ist. Bevor wir aber zu dem Jahr 1776 und zu der mehr chronologischen Folge der Ereignisse zurückkehren, muß ein anderes Ereigniß hier erwähnt werden. Die Commissionäre hatten in der Absicht, die Seemacht des Landes zu verstärken, eine ungeheuer große Fregatte, für diese Periode von eigenthümlicher Construction und Bemannung, zu Amsterdam erbauen zu lassen. Obgleich dieses Schiff als Fregatte erbaut war, so hatte es doch den Kiel und die Seitenwände eines Zweideckers und das Geschütz seines Hauptverdeckes sollte aus Zweiunddreißigpfündnern bestehen. Es führte den Namen „The Indian.“ Indessen fand sich der Congreß durch die Befürchtungen des holländischen Gouvernements und die Eifersucht des englischen um jene Zeit bewogen, den Indian Ludwig XVI. anzubieten und er ward als ein französisches Kriegsschiff ausgerüstet und stach in See. Später wird das Schicksal dieses Schiffes und wie es in die Dienste eines der neuen amerikanischen Staaten überging, erzählt werden.

Sechstes Kapitel.

Zustand der amerikanischen Marine im Jahre 1776. — Philadelphia wird stärker befestigt. — Amerikanische Caperschiffe. — Die Engländer räumen Boston. — Ankunft eines Geschwaders unter dem Befehl des Sir Peter Parker an der Küste von Nordcarolina. — Truppen landen auf Long-Island. — Bombardement des Forts auf Sullivan's-Island. — Resolution des Sir Peter Parker. — Niederlage der Engländer. — Capitain Mugford auf dem Franklin. — Capitain Robinson. — Die amerikanische Flagge empfängt den ersten Gruß. — Gefecht zwischen dem Doria und dem Racehorse. — Amerikanische Galeeren und englische Schiffe. — Vorfälle auf der Küste. — Der Caper Ranger und eine englische Brigg. — Gefechte auf den See'n. — Der Schooner Lee. — Die amerikanischen Caperschiffe zeichnen sich durch Unternehmungsgeist und Tapferkeit aus. — Verderbliche Wirkungen des Kriegs.

Wir kehren nunmehr zum Heimathslande zurück und lenken unsere Aufmerksamkeit Ereignissen zu, welche uns wiederum mehr als ein Jahr zurück versetzen. Bei der Wiederaufnahme dieses Gegenstandes thun wir wohl daran, uns eine kurze Uebersicht über den Zustand der regelmäßigen Marine des Landes, in welchem sie sich im Frühlinge des Jahres 1776, oder kurz nachdem das Gesetz für die Wegnahme aller englischen Schiffe gegeben ward, befand, zu verschaffen, nämlich gerade in dem Augenblicke, als man auf die Unabhängigkeit des Landes ernstlich dachte, obgleich noch keine förmliche Erklärung deshalb erfolgt war.

Keines der Schiffe, welche nach den Gesetzen des früheren Jahres erbaut werden sollten, war bisher vom Stapel gelaufen, und alle Staatskreuzer jeder Größe, welche bis dahin wirklich auf der See thätig waren, hatte man für den Dienst angekauft. Die größten derselben waren wenig für den Krieg geeignet, da sie nothwendigerweise aus der Zahl der Kauffahrtheifahrer ausgewählt wurden, während man die kleineren Schiffe vorzüglich unter den Privatkapern gesucht hatte. Das Beschlagen der Schiffe mit Kupfer kam damals zuerst in Gebrauch, und man nimmt allgemein an, daß kein einziger Kreuzer der Vereinigten Staaten den großen Vortheil besaß, seinen Kiel mit diesem Material beschlagen zu haben, was erst in späterer Zeit geschah.

Da Philadelphia der Sitz des Gouvernements war und zugleich die größte Stadt im Lande und natürlich stark in ihren Vertheidigungsmitteln, so verwandte man nichts destoweniger die größte Sorgfalt darauf, den Feind an der Wegnahme von der Wasserseite zu hindern. Man hatte deßhalb 13 Galeeren, eine schwere schwimmende Batterie und verschiedene andere Vertheidigungsmittel herbeigeschafft. Ein Offizier, Namens Hazlewood, wurde mit dem Titel eines Commodore zum Befehlshaber ernannt; seine Bestellung ging von dem Staate Pennsylvanien aus. Aehnliche Anordnungen in dem Chesapeake getroffen, wo ein gewisser Baron, der Vater zweier Offizieren, welche später einen hohen Rang in

dem Dienste bekleideten, empfing dieselbe Bestellung vom Staate Virginien. Jones Nicholson, welcher kurz nachher der älteste Capitain in der Marine wurde, bekleidete einen entsprechenden Posten in der Colonie Maryland und verrichtete einige ehrenvolle Thaten.

Die meisten Colonien unterhielten eigene Kreuzer, entweder zur See oder an ihren Küsten und man kann sagen, daß der Ocean mit Privatkapern von allen Theilen des Landes sich zu beleben begann; die Staaten von Neu-England indessen standen an der Spitze dieser ganz eigenthümlichen Art von Kriegführung. Robert Morris bemerkt in einem seiner officiellen Briefe von etwas späterem Datum, daß die leidenschaftliche Vorliebe für Privatkaperschiffe in diesem Theile des Landes so stark war, daß darüber selbst die Landwirthschaft vernachlässigt wurde, damit man sich eben ungetheilt jener Kriegsführung hingeben konnte.

Die Engländer räumten am 17. März desselben Jahres Boston und zogen sich mit ihrer Flotte und Armee nach Halifax zurück. Von diesem Platze aus unternahmen sie eine Zeitlang ihre Bewegungen, bis sie durch die Ankunft einer sehr bedeutenden Verstärkung in den Stand gesetzt wurden, diejenigen Punkte auszuwählen, deren Besitz ihnen für die künftige Führung des Krieges am vortheilhaftesten erschien. Für diesen Zweck ward bald Charlestown in Südcarolina ausersehen und Vorbereitungen für einen Einfall auf dieser Küste wurden früh

im April oder unmittelbar nach der Räumung von Boston getroffen. Wahrscheinlich hatten die Engländer schon früher diese Maßregel im Auge, ehe sie Neu-England verließen, da die Besetzung dieser Stadt für das englische Gouvernement die beste Gelegenheit darbot, alle südlichen Colonieen zu überschwemmen. Glücklicherweise kamen die Einwohner von Charleston durch den Commodore Barron, im Dienste des Staats von Virginien, welcher einige Depeschen aufgefangen hatte, hinter den Plan, und beeilten sich mit den nöthigen Vorbereitungen, um dem Feind zu begegnen.

Ein Geschwader von verschiedenen Segeln, unter dem Befehl des Commodore Sir Peter Parker, erschien im Mai an der Küste von Nordcarolina, um jenen Plan auszuführen, welcher nach Einigen von dem englischen Ministerium selbst geschmiedet, nach Andern von den commandirenden Offizieren unmittelbar herrührte, dessen Hauptzweck darin bestand, irgend einen Punkt in Besitz zu bekommen, von dem aus man sicherer in die südlichen Staaten eindringen könnte. Eine Flotte von Transportschiffen, die von Halifax kam, vereinigte sich mit dem Geschwader, und hatte ohngefähr 3000 Mann Truppen an Bord, an deren Spitze der Generallieutenant und später Sir Henry Clinton stand. Diese imposante Macht erschien am 4. Juni an der Bar von Charleston und traf unmittelbar Vorbereitungen für einen Einfall und Angriff zur See, weßhalb sie ohne Verzug den Canal

verließ. Ein Theil der Truppen wurde auf Long-Island an's Land gesetzt, welches vom Sullivans-Island durch einen engen Canal getrennt ist, der zu gewissen Zeiten der Ebbe und Fluth durchwatet werden kann. Diese Landung wurde in der Absicht bewerkstelligt, über diesen Canal zu setzen und ein starkes Werk wegzunehmen, welches die Amerikaner zur Vertheidigung ihres Hafens aus Palmholzbalken errichtet hatten, und das man leicht vom Rücken aus aufzuheben gedachte. Glücklicherweise für die Amerikaner hatten lange anhaltende Ostwinde viel Wasser in die Durchfahrt zwischen beiden Eilanden getrieben und den Canal in einen Teich verwandelt, welcher wirklich die Truppen des General Clinton am Durchgang hinderte. Die Fregatten passirten am 7. die Bar und am 10. gelang es einem Schiffe von 50 Kanonen, mit großer Schwierigkeit dasselbe auszuführen. Die Amerikaner benutzten schnell den Verzug, welcher durch den Wassermangel und die Unentschlossenheit des englischen Generals verursacht wurde, welcher mit geringerer Energie handelte, als sein College; eine bedeutende Macht ward schnell in und um die Stadt zusammengezogen, obgleich das Fort auf Sullivans-Island, welches später nach seinem tapfern Vertheidiger, Obrist Moultrie, genannt wurde, keine bedeutende Vergrößerung der Festungswerke und Verstärkung der Besatzung zuließ.

Dieses Werk zählte 26 Achtzehn- und Sechsundzwanzigpfündner und eine Garnison von ohngefähr 400

Mann, wovon mehr als 300 zu den regulären Truppen gehörten. Auch war noch eine andere Macht zur Hand, die Truppenabtheilung auf Long-Island zu überwachen und jedem Landungsversuche Widerstand zu leisten. Generalmajor Lee, im Dienste der Vereinigten Staaten, führte den Oberbefehl auf amerikanischer Seite. Indessen waren Vorbereitungen für die Sicherheit der Garnisonen getroffen worden, obgleich Obrist Moultrie der Meinung gewesen zu sein scheint, daß er die Insel auch dann hätte behaupten können, wenn der Feind übergesetzt und gelandet wäre.

Am 28. Juni ließ Sir Peter Parker, der unterdessen seine Vorbereitungen vollständig getroffen und durch ein anderes Schiff von 50 Kanonen verstärkt worden war, seine Schiffe ihre verschiedenen Stellungen einnehmen, um den Angriff zu beginnen. Zwischen 10 und 11 Uhr des Morgens begann man Bomben in das Fort zu werfen, um die Annäherung der übrigen Schiffe zu decken; doch geschah dies ohne großen Erfolg. Die Bomben waren zwar gut gerichtet und viele flogen mitten in das Fort; aber sie fielen in einen Morast und das Zündkraut wurden ausgelöscht, weßhalb auch nur wenige platzten. Der Bristol von 50 Kanonen, Sir Peter Parkers eigenes Schiff, der Experiment von 50 Kanonen, welcher sich ein oder zwei Tage vorher mit der Flotte vereinigt hatte, beide Zweidecker, der Active von 28 Kanonen und der Solebay von 28 Kanonen, alle mit Springtauen ver-

sehen, warfen im Angesichte des Forts Anker, während der Aktäon von 28 Kanonen, die Sirene von 28 und die Sphynx von 20 Kanonen eine Stellung zwischen dem Eiland und der Stadt in der Absicht zu nehmen suchten, die Werke der Länge nach zu beschießen, die Verbindung mit der Haupttruppenmacht der Amerikaner abzuschneiden und den Rückzug aufzufangen. Die letzteren Schiffe geriethen unglücklicherweise auf seichte Stellen und faßten alle drei Grund. In der Verwirrung geriethen die Sphynx und die Sirene an einander und das letztere Schiff verlor dadurch sein Bugspriet. Der Actäon saß so fest auf, daß alle Anstrengungen seiner Mannschaft, ihn wieder flott zu machen, vergeblich waren, was indessen den andern zwei in einigen Stunden gelang. In Folge dieser Versehen und Unfälle konnten die genannten drei englischen Schiffe während des Gefechtes nur geringe oder beinahe gar keine Dienste leisten.

Der Active von 28 Kanonen war von den Schiffen, welche die Fronte bildeten, das vorderste. Als er sich näherte, feuerte man vom Fort einige Schüsse auf ihn ab, um gleich die Schußweite zu prüfen. Indessen begann das eigentliche Gefecht erst dann, als die Fregatte Anker geworfen und eine volle Ladung abgefeuert hatte. Die übrigen Schiffe folgten ihrem Beispiel und eröffneten solch ein heftiges und wohlunterhaltenes Feuer, wie es wahrscheinlich nie für eine so lange Zeit von Schiffen dieser Stärke unterhalten worden ist.

Die Canonade begann ernstlich ohngefähr um 12 Uhr und wurde durch einen langen Sommer-Nachmittag nur mit kurzen Pausen bis 9 Uhr des Abends mit großer Entschlossenheit von beiden Seiten unterhalten. Von den Schiffen feuerte man anhaltend schnell, von dem Fort aus mit Ueberlegung, aber stets mit dem besten Erfolg. Das Feuer von den Schiffen konnte den Werken, welche von Holz erbaut waren, keinen großen Schaden zufügen, während die schweren Schüsse vom Fort aus durch die Seitenwände der feindlichen Schiffe schlugen. Die Garnison hatte zu einer Zeit ihre ganze Munition verschossen und ihr Feuer hörte eine so gute Weile auf, daß sich der Feind einbildete, sie hätte die Werke geräumt *).

*) In Sir Peter Parker's Bericht über dieses Gefecht finden sich einige sonderbare Irrthümer vor, welche von seinem fernen Standpunkte und der Verwirrung eines hitzigen Gefechtes herrühren. Unter andern sagt er, einzelne Abtheilungen der Garnison wären durch das Feuer von den Schiffen aus dem Fort vertrieben und durch Verstärkungen vom festen Lande wieder ersetzt worden. Ebenso behauptet er, wäre ein Mann an einem Baume im Rücken des Forts durch eine Abtheilung, welche einmarschirte, aufgehangen worden. Nichts von der Art fiel vor. Oberst Moultrie berichtigte den Vorfall mit dem Mann dahin: ein Schuß hätte den Rock eines Soldaten erfaßt und auf die Zweige eines Baumes getrieben, wo er den ganzen Tag aufgehängt geblieben wäre. So wenig Verwirrung und Unordnung herrschte in dem Fort, daß die Offiziere, als General Lee die Werke, während das Gefecht am hitzigsten war, besuchte, ihre Pfeifen bei Seite legten, um ihn mit der gehörigen Achtung zu empfangen. Außer vielen Bomben las man 1200 Kanonenkugeln in und um das Fort nach dem Gefechte zusammen.

Der Irrthum der Engländer ward indessen nach der Ankunft eines frischen Vorrathes bald dadurch berichtigt, daß man ein wo möglich noch zerstörenderes Feuer als das, welches vor der Pause unterhalten worden war, wieder von neuem begann. In der Hitze des Gefechtes waren die Ankertaue des Bristol durchgehauen worden und das Schiff kehrte sich mit seinem Hintertheil den Schießscharten zu. Das mörderische Feuer, welches die Garnison den Tag über sehr bedacht und ehrenvoll unterhalten hatte, ergoß sich nun auf dieses dem Untergang geweihte Schiff. Während dieser Scene von Mord und Zerstörung zeigte der alte Seemann, welcher das englische Geschwader kommandirte, jene hohe Entschlossenheit, welche so viele andere Offiziere seines Namens in demselben Dienst in dem letzten Jahrhundert ausgezeichnet hat. Er soll gegen das Ende zu beinahe allein auf dem Hauptverdeck seines Schiffes blutend gestanden haben, aber noch theilte er seine Befehle ruhig und umsichtig aus. Das Schiff ward durch die Anwendung eines neuen Ankertaues aus seiner gefährlichen Stellung gezogen und erneuerte selbst sein Feuer.

Aber weder der Muth noch die Ausdauer der Angreifenden konnte die kalte Resolution der Garnison besiegen, und als die Nacht hereinbrach, gab Sir Peter Parker den Schiffen das Signal zum Rückzug, den auch alle Schiffe, den Actäon ausgenommen, bewerkstelligten, welcher zu fest auf dem Grunde aufsaß, um wieder flott

gemacht werden zu können. Am nächsten Morgen zog der Feind von dieser Fregatte seine Mannschaft zurück, zündete sie an, nachdem er vorher noch die Kanonen geladen und die Flaggen aufgehißt hatte. Die Amerikaner enterten sie augenblicklich, rissen die Flaggen herab, feuerten noch einige Schüsse auf die Zurückziehenden ab und verließen das Schiff. Bald nachher flog es in die Luft.

Dieses Treffen war das heißeste seiner Art, welches je an der amerikanischen Küste statt fand und es beweist hinlänglich die wichtige militärische Behauptung, daß Schiffe solchen Forts nicht widerstehen können, welche tüchtig erbaut, bewaffnet und mit der nöthigen Garnison versehen sind. General Moultrie sagt in seinen Memoiren, er habe den Kampf mit 28 Pfund Pulver begonnen. Die Vorräthe, welche während des Gefechtes in Empfang genommen wurden, betrugen nur ohngefähr 700 Pfund, welche bei Kanonen von so schwerem Caliber noch viel weniger ausmachen. Er ist der Meinung, daß der Mangel an Pulver ihn allein an der Zerstörung des Kriegsschiffes verhindert habe.

Die Amerikaner hatten bei dieser Gelegenheit nur 36 Todte und Verwundete, während der Verlust der Engländer sich ohngefähr auf 200 Mann belief. Die zwei Schiffe von 50 Kanonen hatten am meisten gelitten, der Bristol zählte außer dem Commodore selbst, den Capitain Morris, welcher an seinen Wunden starb, außer

40 Todten auch noch 39 Verwundete. Unter der Zahl der ersteren befand sich auch Lord William Campbell, ein Bruder des Herzogs von Argyle, welcher kurz vorher Gouverneur von Nordcarolina gewesen, sich daselbst verheirathet und nun den Befehl auf dem ersten Verdeck des Bristol in der Absicht übernommen hatte, die Mannschaft dadurch zu ermuthigen. Der Experiment litt nicht viel weniger als der Bristol, viele seiner Schießlöcher waren zu einem großen zusammen geschossen, und man zählte 79 Todte und Verwundete, Offiziere und Gemeine, unter den erstern auch einen Befehlshaber, den Capitain Scott. Die Fregatten, welche die Aufmerksamkeit der Garnison weniger auf sich gezogen hatten, kamen mit verhältnißmäßig geringerem Verluste durch. Kurz nach dieser unglücklichen Niederlage gaben die Engländer ihren Plan auf Charleston auf, und zogen die Truppen zurück, welche während der ganzen Operation nicht verwandt wurden.

Wir wenden uns nun vom Süden nach Norden, um noch einiger kleinern Ereignisse, welche an verschiedenen Punkten der Küste vorfielen, Erwähnung zu thun. Ein gewisser Capitain Mugford erhielt kurz nach der Räumung von Boston die Erlaubniß, das kleine bewaffnete Gouvernementsschiff Franklin in Gebrauch zu nehmen, auf dem er in die See auslief und die Hope wegnahm, welche 1500 Pulverfässer und eine beträchtliche Menge von Belagerungsmaschinen, Lavetten und andere Vor-

räthe an Bord hatte. Dieses Schiff wurde, Angesichts des britischen Geschwaders, nach Boston eingebracht. Capitain Mugford verlor auf einem andern, unmittelbar nachher unternommenen Kreuzzug sein Leben während eines tapferen und erfolgreichen Gefechtes, in welches er sich eingelassen hatte, um die feindlichen Boote zurückzutreiben, welche den Franklin und einen kleinen, ihn begleitenden Privatkreuzer durch Entern wegzunehmen versucht hatten.

Am 6. Juli oder 2 Tage nach der Unabhängigkeitserklärung segelte der Sachem von 10 Kanonen unter dem Capitain Robinson von Delaware auf einen Kreuzzug aus. Der Sachem, welcher das Takelwerk einer Schaluppe hatte, war der leichteste Kreuzer im Dienste. Schon nach einigen Tagen stieß er auf einen englischen Caper, einen Jamaicafahrer, und nahm ihn nach einem hitzigen Gefechte weg. Beide Schiffe sollen bei dieser Gelegenheit sehr stark gelitten, und eine ungewöhnliche Menge von Todten und Verwundeten an Bord gehabt haben. Capitain Robinson war zur Rückkehr genöthigt, um sein Schiff ausbessern zu lassen, und als er in Philadelphia mit seiner Prise erschien, belohnte das Marinecomité seinen erfolgreichen Kreuzzug durch Uebertragung des Commandos über den Andrea Doria, von 14 Kanonen, welcher erst kurz vorher von seinem östlichen Kreuzzug unter Capitain Biddle, welcher auf den Randolph von 32 Kanonen versetzt wurde, zurückgekehrt war.

Der Doria segelte kurz nachher nach St. Eustache

ab, um einige Waffenvorräthe nach Hause zu führen und der erste Gruß, welchen die amerikanische Flotte von einem Gouvernement empfing, wurde als Erwiederung des Grußes vom Doria abgefeuert, als er sich jener Insel näherte. Der niederländische Gouverneur wurde später, wegen dieser Unbedachtsamkeit versetzt.

Der Doria begegnete auf seiner Rückfahrt auf dem Westende von Portoricco einem englischen Kriegsschiffe und zwang es sich mit ihm in ein Gefecht einzulassen. Der Feind begann den Kampf mit Abfeuerung einer vollen Ladung, welche der Doria unmittelbar erwiederte. Nach einem zweistündigen hitzigen Treffen stieß das englische Schiff auf den Grund, welches sich als das Racehorse von 12 Kanonen unter Lieutenant Jones auswies, welcher von seinem Admiral mit der ausdrücklichen Weisung gegen seine Eroberer zu kreuzen, ausgesandt wurde. Er selbst ward tödtlich verwundet und der größte Theil seiner Offiziere und Mannschaft war entweder verwundet oder getödtet. Der Doria verlor im Ganzen 12 Mann. Capitain Robinson lief mit seiner Prise noch zu rechter Zeit in Philadelphia ein, aber der Doria ging nicht mehr in die See, da er kurz nachher von den Amerikanern selbst verbrannt wurde, um ihn nicht in die Hände der englischen Flotte fallen zu lassen, welche nach der Räumung des Forts Mifflin den Delaware beherrschte.

Die in dem Delaware stationirten Galeeren bestanden am 1. Mai mit dem Röbuck von 44 Kanonen unter

Capitain Hammond und dem Liverpool von 20 Kanonen unter Capitain Bellew, einen langen und lebhaften Kampf. Die Canonade wurde trefflich geleitet und hatte die Vertreibung des Feindes am Ufer zur Folge. Die während dieses Gefechtes besonders thätige und sich auszeichnende Wasp von 8 Kanonen schnitt ein kleines Depeschenschiff ab, welches unter dem Schutze der englischen Kanonen lag.

Am 3. August wurde von sechs amerikanischen Galeeren ein lebhafter Angriff im Hudson-Strom auf den Phönix von 44 Kanonen und die Rose von 24 gemacht. Das Feuer ward zwei Stunden hindurch lebhaft unterhalten, und auf beiden Seiten litt man stark. Die Galeeren zählten 18 Verwundete und Todte und mehrere Kanonen wurden durch Schüsse dismontirt. Der Verlust des Feindes blieb unbekannt, obgleich beide Schiffe mehrmals durchschossen wurden.

Zu jener Zeit indessen war die ganze Küste mit Abenteuer solcher Art lebendig; und kaum ging eine Woche vorüber, daß nicht einige Ereignisse vorfielen, welche genug Interesse für den Leser haben würden, erlaubten uns die Grenzen unseres Werkes in das volle Detail einzugehen. Wo sich auch nur ein feindlicher Kreuzer erblicken ließ oder zu landen suchte, fielen Scharmützel vor, und in manchen dieser kleinern Gefechte wurde eben so viel persönliche Tapferkeit und Genie, als in bedeutenden Schlachten bewiesen. Vorzüglich waren die Küsten von Neu-England, der beiden Carolinas und

der Chesapeake der Schauplatz der meisten dieser Scharmützel, welche, wie alle untergeordneten Vorfälle eines großen Kampfes, in den bedeutenderen Ereignissen allmählig aufgingen.

Am 12. October dieses Jahres versuchte eine bewaffnete englische Brigg, vom Gouvernement der Insel Jamaica ausgerüstet, deren Namen nicht mehr ermittelt werden kann, ein kleines Convoy amerikanischer Schiffe am Cape Nicola Mole in Westindien wegzunehmen, welches sich unter dem Schutze des Privatkapers Ranger, von 18 Kanonen, unter Capitain Hudson befand. Als der letztere die Absicht des Feindes bemerkte, rannte er auf den Spiegel des feindlichen Schiffes und machte ein wüthendes Feuer auf dasselbe. Das so begonnene Gefecht dauerte beinahe zwei Stunden, dann enterte der Ranger und führte die Brigg mit sich fort.

Das englische Schiff zählte nach seinem eigenen Bericht durch die vollen Ladungen des Ranger allein 13 Todte und Verwundete. Im Ganzen zählte er selbst zwischen 30—40 Verwundete. Er ward nach seiner Rückkehr vom Kreuzzuge für die Marine angekauft.

Während dieser Ereignisse auf dem Ocean fanden Rüstungen und Treffen auf den See'n statt, welche im späteren Krieg zwischen den beiden Ländern der Schauplatz der Evolutionen der gegenseitigen Geschwader waren.

Um die beiden See'n Champlain und George zu beherrschen, denen die alten und unmittelbaren Verbin-

dungen mit Canada gegenüber lagen, hatten die Amerikaner auf beiden Gewässern kleine Flotten gebildet. Die Engländer ließen ebenfalls in der Absicht dieser Macht Widerstand leisten und um zu gleicher Zeit mit den Truppenbewegungen operiren zu können, Schiffe zu St. John bauen. Offiziere und Mannschaft einiger in St. Lawrence stationirten Kriegsschiffe wurden auf die kleine Flotte versetzt, welche auf dem See Champlain erbaut wurde.

Die amerikanische Macht scheint im Monat August aus folgenden Schiffen bestanden zu haben, nämlich:

aus dem Schooner Royal Savage, mit 12 Kanonen, unter Capitain Wynkoopi;
" " " Enterprise, mit 12 Kanonen, unter Capitain Dixon;
" " " Revenche, mit 10 Kanonen, unter Capitain Laman;
" " " Liberty, mit 10 Kanonen, unter Capitain Plumer;
" der Gondel, mit 3 Kanonen, unter Capit. Simmons;
" " " " 3 " " " Mansfield;
" " " " 3 " " " Sumner;
" " " " 3 " " " Ustens.

Diese Macht wurde noch durch mehrere andere Gondeln und einige Galeeren vermehrt. Die Schiffe wurden indessen in großer Eile ausgerüstet und man glaubt, daß sie meistens von Offizieren aus der Armee befehligt wurden. Die Mannschaft bestand hauptsächlich aus Sol-

daten. Später wurde die amerikanische Macht materiell geändert, neue Namen wurden den Fahrzeugen gegeben und dieselben durch andere Schiffe ersetzt, wodurch so viel Verwirrung in die Berichte gekommen, daß es sehr schwer, ja beinahe eine Unmöglichkeit geworden ist, eine genaue Angabe derselben zu versuchen.

Die Engländer dagegen zogen eine Macht zusammen, mit der sie im October mit folgenden Schiffen den See in Besitz nehmen konnten, nämlich: mit dem Schiff Inflexible, mit 16 Kanonen, unter Lieutenant Schank; dem Schooner Maria, mit 14 Kanonen, unter Lieutenant Starke; dem Schooner Charleston, mit 12 Kanonen, unter Lieutenant Dacres; der Radeau Thunderer, mit 14 Kanonen, unter Lieutenant Scott, und der Gondel Royal Convert, mit 7 Kanonen, unter Lieutenant Langcroft.

Hierzu kommen noch 20 Kanonenboote, 4 lange Boote, jedes mit einer Kanone versehen, und 24 kleinere Proviant- und Munitionsschiffe. Das Geschütz dieser kleinen Flotte übertraf bei weitem das amerikanische; so führte der Inflexible Zwölfpfündner, die Schooner Sechspfündner, der Radeau Zwölf- und Vierundzwanzigpfündner und auf den Kanonenbooten wechselten Achtzehnpfündner bis zu Neunpfünder herab. Die englischen Berichte selbst geben zu, daß der Isis, der Blonde, dem Triton und der Garland, 796 Offiziere und Gemeine entzogen wurden; um diese Schiffe zu bemannen, wurden ebenfalls Artilleristen und andere Truppen an Bord

gebracht, um ihnen während eines Gefechts Beistand zu leisten.

Am 11. October lag der General Arnold, welcher die amerikanische Flotille commandirte, an Cumberland-Head, als um 8 Uhr Morgens der Feind nordwärts erschien und sich dann luvwärts in der Absicht wandte, ein Gefecht anzubieten. Die an diesem Tage anwesenden amerikanischen Schiffe bestanden aus dem Royal Savage von 12 Kanonen, der Revenche von 10, dem Kutter Lee von 4, den Galeeren Congreß von 10, Washington von 10 und Trumbull von 10 Kanonen, und 8 Gondeln. Außer einigen Schiffen, welche seit dem August eine andere Station erhalten hatten, befanden sich noch zwei oder drei Schiffe abwesend, welchen ein anderer Dienst auf dem See aufgetragen war. Die besten Berichte geben die Stärke dieser Flotille oder der anwesenden Schiffe auf folgende an, nämlich auf 600 Mann, mit Einschluß der Soldaten, 90 Kanonen und 647 Pfund Geschütz.

Die Engländer stellten bei dieser Gelegenheit, wie schon oben berichtet worden ist, ihre ganze Macht auf; aber sie konnten nicht alle ihre Schiffe, da sie den Nachtheil hatten, leewärts zu stehen, an der Schlacht Antheil nehmen lassen. Capitain Douglas von der Isis hatte die früheren Bewegungen zur See befehligt und Generallieutenant Sir Guy Carleton war in Person an Bord der Maria gegenwärtig. Der erstere Offizier erwähnt in

seinem officiellen Bericht über diese Ereignisse, daß der Inflexible 28 Tage, nachdem sein Kiel gelegt war, schon zum Auslaufen bereit war und daß er zwischen Juli und October 30 kampffähige Schiffe von verschiedener Art und Größe, aber alle mit Kanonen versehen, hätte ausrüsten lassen. Capitain Pringle vom Lord Howe war eigentlich der commandirende Offizier über die auf dem See stationirte britische Macht, und befehligte in den verschiedenen Gefechten in eigner Person.

Das Treffen am 11. October begann um 11 Uhr Vormittags und um halb 1 Uhr ward es heiß. Die Engländer gebrauchten lange Zeit die Kanonenboote, welche luvwärts segeln und durch die Leichtigkeit ihres Geschützes sehr wirksam in dem seichten Wasser gebraucht werden konnten. Der Charleston von 12 Kanonen unter Lieutenant Dacres zeichnete sich an diesem Tage vorzüglich aus und war das einzige große Schiff, welches an dem engeren Gefecht Antheil nehmen konnte. Capitain Pringle ließ die im Treffen thätigen Schiffe, nachdem sie mehrere Stunden hindurch ein hitziges Feuer unterhalten hatten, vom Kampfe abstehen, warf außerhalb der Schußweite in der Absicht Anker, den Angriff am Morgen zu erneuern. Die Amerikaner, welche während dieses Kampfes große Festigkeit bewiesen hatten, zählten ohngefähr 60 Todte und Verwundete, während die Engländer nur einen Verlust von 40 anerkannten. Der Charleton indessen hatte beträchtlich gelitten.

General Arnold, der sich der Unmöglichkeit, einer so überlegenen Macht erfolgreichen Widerstand zu leisten, fügte, segelte am 12. Nachmittags 2 Uhr mit einem frischen Winde weiter. Der Feind verfolgte ihn, sobald er seine Abfahrt bemerkte; indessen konnte keine von den Flotillen der Gondeln wegen, die nicht luvwärts gewandt werden konnten, weit fortrücken. Abends legte sich der Wind etwas und die Amerikaner gewannen ihren Verfolgern einen wirklichen Vorsprung ab. Indessen stellte sich ein Wechsel ein und eine sonderbare Aenderung in der Luftströmung begünstigte nun den Feind; denn während die Amerikaner in einer engeren Stelle des See's mit einem frischen Südwinde zu kämpfen hatten, brachte ein Nordostwind die vordersten englischen Schiffe am 13., 12 Uhr Nachmittags, innerhalb Schußweite.

Capitain Pringle führte bei dieser Gelegenheit auf der Maria in Person an, von dem Inflexible und dem Charleton unterstützt. Die amerikanische Flotille war sehr zerstreut, mehrere ihrer Gondeln hatte man wegen der Unmöglichkeit, sie weiter mit sich fort zubringen, in den Grund gebohrt und aufgegeben. General Arnold deckte mit der Galeere Congreß den Rücken seiner sich zurückziehenden Flotte, welche auch die Galeere Washington begleitete, an deren Bord sich der Brigade-General Waterbury befand. Die letztere war im Gefecht am 11. hart mitgenommen und genöthigt worden, nachdem sie einige volle Ladungen in der Nähe empfangen hatte, die

Segel zu streichen. General Arnold vertheidigte sich nun wie ein Löwe auf dem Congreß und beschäftigte die drei feindlichen Schiffe so lang, bis die sechs Fahrzeuge seiner kleinen Flotte sich gerettet hatten. Als an keinen Widerstand mehr zu denken war, ließ er den Congreß eilig an's Ufer treiben und anzünden, der auch mit wehender Flagge aufflog.

Trotz des unglücklichen Ausgangs dieses Gefechtes gewannen sich die amerikanischen Waffen durch ihren hartnäckigen Widerstand große Achtung, vorzüglich bedeckte sich General Arnold mit Ruhm und sein Beispiel scheint von den meisten seiner Offiziere und Leute großartig nachgeahmt worden zu sein. Selbst der Feind ließ der Entschlossenheit und dem Geschick, mit welchem die amerikanische Flotille geleitet worden war, Gerechtigkeit widerfahren, da die Ungleichheit der Kräfte von allem Anfang an den Sieg unzweifelhaft gemacht hatte. Die Art und Weise, wie man auf dem Congreß bis zur Deckung des Rückzugs der Galeeren gefochten hatte, und die hartnäckige Entschlossenheit, mit welcher man das Schiff bis zu seiner völligen Zerstörung vertheidigte, verwandelte diese Unglücksfälle in eine Art Triumph um.

Die Amerikaner verloren in diesem Gefechte 11 Schiffe, vorzüglich Gondeln, während von den englischen Schiffen zwei Gondeln sanken und eine aufflog. Der Verlust an Menschen wurde auf beiden Seiten gleich hoch angeschlagen; nicht weniger als 60 Menschen flogen

mit den Gondeln auf und verloren ihr Leben. Diese Angabe stimmt nicht mit den officiellen veröffentlichten Berichten überein; aber außerdem daß diese Angaben mager und zu allgemein gehalten sind, wird auch noch durch zu viele Zeugnisse von der andern Seite widersprochen, als daß man ihnen Glauben schenken könnte.

Wir hatten bereits Gelegenheit gehabt, des Mr. Jon Manly Erwähnung zu thun, welcher als Befehlshaber des Schooners Lee die ersten feindlichen Schiffe in dem Kriege eroberte. Thätigkeit und Entschlossenheit machte schon am Anfange des Kampfes den Namen dieses Offiziers bekannt und die natürliche Folge war, daß er, als der Congreß im Jahre 1776 den Rang der Capitaine bestimmte, ebenfalls als ein solcher erscheint, da seine Bestellung schon am 17. April desselben Jahres ausgefertigt worden war. Seine Dienste wurden in der That so gewürdigt, daß der Name des Capitain Manly auf der Liste die zweite Stelle einnimmt, und er zum Befehlshaber des Hancock von 32 Kanonen ernannt wurde. Als Capitain Manly in die Marine überging, wurde der Lee dem Capitain Waters übergeben, der bei der Wegnahme der drei Transportschiffe zu Boston, wie wir bereits oben bemerkt haben, anwesend war. Dieser kleine Schooner (Lee), dessen Name stets mit der amerikanischen Geschichte wegen seiner wichtigen Eroberungen im Jahr 1775 verknüpft bleiben wird, scheint als Küstenkreuzer das ganze Jahr hindurch und auch noch später

auf Kosten des neuen Staates von Massachusetts verwandt worden zu sein. Capitain Waters trat wie sein Vorgänger, Capitain Manly, auf Washingtons Empfehlung in die Marine ein, nachdem ihm am 18. März 1777 vom Congreß hierfür die Bestellung ausgefertigt worden war.

Die amerikanischen Caperschiffe bewiesen zu jener Zeit in Gefechten mit schwer bewaffneten feindlichen Kauffahrtheifahrern viel Unternehmungsgeist und Tapferkeit, und aus den vielen Vorfällen, welche sich täglich ereigneten, läßt sich der Schluß ziehen, daß England all das nicht erwartet hatte. Ebenso rüsteten die verschiedenen Colonieen vorzüglich angekaufte Schiffe als Kreuzer aus, von denen einige von Offizieren befehligt wurden, welche zu gleicher Zeit im Dienste des Congresses oder der Vereinigten Staaten von Amerika standen, wie die Conföderation nach der Unabhängigkeitserklärung genannt wurde. Am 16. Februar 1776 besaß Südcarolina drei solcher Schiffe, eins von 26 Neunpfündnern, eine Brigg von 18 Sechspfündnern und einen Schooner von 12 Sechspfündnern. Einer dieser Kreuzer trieb eine Kriegsschaluppe von ihrem Convoy ab und nahm vier mit Vorräthe beladene Transportschiffe weg. Massachusetts besaß immer einige Kreuzer, ebenso Pennsylvanien. Virginien war, wie schon oben bemerkt wurde, gleichfalls im Besitze einer kleinen Seemacht; indessen richtete dieser Staat hauptsächlich seine Aufmerksamkeit auf die Vertheidigung seiner zahlreichen Ströme und Baien.

Einige der englischen Berichte dieser Periode sagen aus, daß in den zwei ersten Jahren des Krieges nahe an 100 Privatkaperschiffe in Neu-England allein ausgerüstet wurden, und schlagen die Zahl der im Dienst der Krone gegen die neuen Staaten von Amerika verwandten Matrosen auf 26,000 an.

Die Colonieen gelangten durch ihre Caper in den Besitz vieler wichtigen Kriegsvorräthe und sogar fabricirter Artikel zu gewöhnlichem Gebrauch; kaum verstrich ein Tag, an welchem nicht Schiffe von größerem oder geringerem Werthe in einen der Häfen der ausgedehnten Küste eingebracht wurden. Nach einer in dem Remembrancer, einem glaubwürdigen englischen Werke, veröffentlichten Liste stellt sich heraus, daß im Jahr 1776 342 englische Schiffe von den amerikanischen Kreuzern weggenommen, von denen 44 wieder erobert, 18 zurückgegeben und 4 verbrannt wurden.

Dagegen blieben die Amerikaner von Unglücksfällen ebenfalls nicht verschont; viele Privatkaper wurden vorzüglich von den schnellsegelnden feindlichen Fregatten weggenommen und werthvolle Kauffahrtheifahrer fielen von Zeit zu Zeit in die Hände der Feinde. Kurz der Krieg hatte für beide Theile in Bezug auf den Handel die schlimmsten Folgen, ob es gleich die Colonisten am besten aushalten konnten, da das Steigen der Colonialproducte sie einigermaßen für ihre Verluste entschädigte.

Siebentes Kapitel.

Wirkungen der Bewegungen Washingtons in New-Jersey. — Mangel an Organisation in der amerikanischen Marine. — Capitain Biddle auf dem Randolph. — Verlust des Cabots. — Der Trumbull. — Der Hancock von Sir George Collier weggenommen. — Besetzung von Philadelphia durch die englische Armee. — Amerikanische Festungswerke von den Engländern angegriffen. — Der Raleigh und der Druid. — Verlust, welchen der englische Handel erleidet. — Amerikanische Flagge. — Torpedoes.

Das Jahr 1777 eröffnete neue Hoffnungen für die amerikanische Sache. Die kühnen Bewegungen Washingtons in New-Jersey hatten das sinkende Vertrauen der Nation wieder aufgerichtet, und man bemühte sich aus allen Kräften diese rühmlich errungenen Vortheile zu benutzen. Die meisten, kraft des Gesetzes von 1775, ermächtigten Schiffe waren während des Krieges von 1776 erbaut und ausgerüstet worden, und man konnte nun von Amerika sagen, daß es zum ersten Mal eine regelmäßige Marine besaß. Freilich ließ der Dienst, sowohl damals, als während des ganzen Kriegs in Bezug auf innere Einrichtung, geregelten Plan und Einheit, gar Manches zu wünschen übrig. Ueberhaupt konnte man den Dienst nicht als einen völlig geregelten betrachten; denn nach der ersten Anstrengung, durch welche Schiffe zu Stande gebracht wurden, wurde die Wiederergänzung der Verluste, die Vergrößerung der Flotte, die Vervoll-

ständigung von allem dem, was so hastig begonnen wurde, entweder gänzlich vernachlässigt oder so lächerlich und unwirksam betrieben, daß jede Einheit und Ordnung in der Marine verloren ging. Durch diese Uebelstände waren die Offiziere stets gezwungen, entweder auf Privatschiffen Beschäftigung zu suchen, oder müßig zu bleiben; und die Disciplin, welche sich unter andern Umständen befestigt haben würde, blieb, während eines langwierigen Krieges, stets geschwächt. Dieser Zustand der Dinge kann nur der bedrängten Lage, in welcher die Nation sich befand, und nicht dem Mangel an Vorsicht und Klugheit zugeschrieben werden, da die Mittel, Truppen aufzutreiben und zu erhalten, mit großen Schwierigkeiten verknüpft waren, und die Unterhaltungskosten der Schiffe die Hülfsquellen gänzlich erschöpften. Es ist wahrscheinlich, daß, wären die bewaffneten Staatsschiffe nicht sowohl zur Fortschaffung als auch zur Begleitung, die so viel eintrugen, daß man die europäischen Anleihen decken konnte, und zugleich nicht zur Erhaltung des diplomatischen Verkehrs mit diesem Welttheile ganz unentbehrlich erfunden worden, die Marine, außer den auf den Baien und Flüssen nöthigen Schiffen, nicht wohl länger mehr unterhalten werden konnte. Allein wir wollen dem Gang der Ereignisse nicht voraneilen; denn gerade in dem gegenwärtigen Augenblick des Krieges hatten vielleicht die Anstrengungen der Republik in Bezug auf ihre Marine, den höchsten Punkt erreicht.

Eins der ersten Schiffe, wenn nicht das erste von allen, welches auslief, war der Randolph, von 32 Kanonen. Es ist schon bemerkt worden, daß Capitain Biddle zum Befehlshaber dieses Schiffes ernannt wurde, nachdem er von seiner ruhmvollen Kreuzfahrt auf dem Andrea Doria, von 4 Kanonen, zurückgekehrt war. Der Randolph lief in Philadelphia im Jahr 1776 vom Stapel, und segelte im Anfang des Jahres 1777 auf seine erste Kreuzfahrt aus. Als Capitain Biddle einen Fehler an seinen Mastbäumen und eine Neigung zur Widerspenstigkeit unter seiner Mannschaft bemerkte, welche leider meistens nur aus freiwillig dienenden Gefangenen bestand, so hielt er in Charleston an, um sein Schiff auszubessern. Sobald indessen dasselbe wieder im Stande war, segelte er wieder ab, und drei Tage darauf nahm er vier Jamaicafahrer weg, von welchen der eine, der True Briton, eine Bewaffnung von 20 Kanonen führte. Mit diesem Fang kehrte der Randolph wieder nach Charleston wohl behalten zurück. Hier scheint dieses Schiff, während der übrigen Jahreszeit, von einer überlegenen englischen Macht blockirt worden zu sein. Die Staatsbehörden von Südcarolina waren mit dem Eifer und Benehmen des Capitain Biddle so zufrieden, und fühlten sich durch ihren eigenen Zug gegen Sir Peter Parker so gehoben, daß sie nun vier kleinere ihnen selbst zugehörige Schiffe, den General Moultrie, von 18 Kanonen; die Polly, von 16; die Notre-Dame, von 16, und die Fair American, von

14, ebenfalls seinem Commando übergaben. Mit diesen Schiffen segelte nun Capitain Biddle ab, um die englischen Schiffe Carysfort, von 32 Kanonen; Perseus von 20; Hinchinbrook, von 16; so wie noch einen Privatkaper, der lange vor Charleston gekreuzt hatte, aufzufinden. Das amerikanische Geschwader wurde jedoch so lange durch ungünstigen Wind zurückgehalten, daß keine Spur mehr von diesen Schiffen zu finden war, als dasselbe in die offene See kam. Die fernere Geschichte des Randolph verdanken wir leider den englischen Berichten.

Aus einem, vom 17. März 1775 datirten Brief des Capitain Vincent, der das königliche Schiff Yarmouth, von 64 Kanonen, commandirte, erfahren wir, daß, während er östlich von Barbadoes kreuzte, er sechs Segel in südwestlicher Richtung bemerkte, welche den Wind erwarteten. Der Yarmouth segelte sogleich auf die Jagd nach den Schiffen aus, welche, wie es sich zeigte, zwei Schiffe, drei Briggs und ein Schooner waren. Um neun Uhr des Abends gelang es demselben die Wetterseite des größten und ersten Schiffes zu umfahren. Das ihm an Größe nächste Schiff stand etwas leewärts hinter dem ersten.

Als der Yarmouth seine eigene Flagge aufhißte, befahl er dem nächsten Schiffe, ihm auch die seinige zu zeigen. Sobald die amerikanische Flagge erschien, feuerte der Feind eine volle Ladung ab. Ein lebhafter Kampf begann und dauerte mit gleicher Heftigkeit 20 Minuten fort, bis das fremde Schiff in die Luft flog. In diesem

Augenblicke waren beide Schiffe so nahe aneinander, daß mehrere Trümmer des verunglückten Schiffes auf den Yarmouth geschleudert wurden, und unter andern, eine aufgerollte amerikanische Flagge unverletzt bis in das Vordercastell fiel. Die vereinigten Schiffe schlugen nun verschiedene Wege ein und der Yarmouth, welcher deshalb seine eigene Richtung veränderte, verfolgte noch zwei derselben. Allein sein eigenes Segelwerk hatte so sehr in dem kurzen Kampfe gelitten, daß die verfolgten Schiffe ihm bald aus dem Gesicht verschwanden. Der Capitain des Yarmouth berichtet selbst, daß in diesem Gefechte ihm fünf Mann getödtet und zwölf verwundet wurden. Am 12., als er in der Nähe derselben Stelle kreuzte, entdeckte er ein Stück des Wracks, auf welchem sich vier Menschen befanden, die durch Zeichen um Hülfe baten. Sie wurden gerettet und als sie auf den Yarmouth gebracht wurden, erzählten sie, sie hätten dem amerikanischen Schiffe Randolph, von 32 Kanonen, unter Capitain Biddle, angehört, demselben Schiffe, welches in dem Kampf gegen die Engländer in der Nacht vom 7. desselben Monats in die Luft flog. Seit diesem Tage seien sie auf diesem Wrack von den Wellen umhergetrieben worden, ohne irgend eine andere Nahrung, als ein wenig Regenwasser genossen zu haben. Auch sagten sie aus, sie seien vor einem Monate von Charleston weggefahren.

Wir können nur mit Bewunderung der Standhaf-

tigkeit und des Muthes, mit welchen, nach der Erzählung des Feindes, der Capitain Biddle diesen Kampf gegen eine so überlegene Macht begann und aushielt, erwähnen, und obschon keine Hoffnung zum Sieg vorhanden war, so können wir kaum unter den angegebenen Umständen, wenn alle andern Schiffe sich so ausgezeichnet, wie sein eigenes, benommen hätten, etwas anders voraussetzen, als daß dieser tapfere Seemann wirklich daran dachte, seinen mächtigen Gegner wahrscheinlich durch entern mit sich fortzuführen. *)

---

*) Nicolas Biddle stammte von einer jener achtbaren Familien ab, die im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts zuerst West-Jersey bevölkerten. Er war der sechste Sohn von Biddle, aus derselben Colonie, welcher vor der Geburt seines Sohnes (1750) in die Stadt Philadelphia übergezogen war Der junge Biddle kam in seinem dreizehnten Jahre auf's Meer, und von diesem frühen Alter an widmete er sich seinem Berufe mit Feuer und Standhaftigkeit. Nach mehreren Reisen, auf welchen er durch Schiffbruch viel zu leiden hatte, kam er nach England und wurde vermittelst seiner Empfehlungen als Seecadet auf einer britischen Kriegsschaluppe, die von dem Capitain und späteren Admiral Sterling commandirt war, aufgenommen. Ein merkwürdiges Ereigniß in dem Leben dieses jungen Mannes ist, daß er später auf eins der Schiffe, die nach dem Nordpol unter dem Capitain Phipps segelten, kam, wo er Nelson fand, welcher, wie er, freiwillig diente. Beide wurden vom Commodore zu Befehlshabern einer Kriegsschaluppe ernannt. Dies geschah im Jahre 1773, und schon hatten die Mißhelligkeiten mit den Amerikanern begonnen. Im J. 1775 kehrte Biddle nach Hause zurück und bereitete sich vor, das Loos seines Vaterlandes, es möge ausfallen, wie es wolle, zu theilen.

Im März 1777 wurde die amerikanische Brigg Cabot, unter Capitain Olney, von der britischen Fregatte Mil-

Der erste Dienst, zu welchem er berufen wurde, war das Commando der Galeere, Camden, welche, von der Colonie zur Vertheidigung des Delaware ausgerüstet wurde. Diese Stellung verließ er, um in den Dienst des Congresses zu treten. Er trat in die regelmäßige Marine ein, so wie sie damals bestand, und wurde mit dem Commando der Brigg Andrea Doria beauftragt. Mit diesem Schiffe scheint er weder in dem Kampf gegen den Glasgow, bei welchem er anwesend war, noch in der Expedition gegen New-Providence besonders betheiligt gewesen zu sein. Seiner glücklichen Kreuzfahrt nach Osten mit dem Doria ist schon gedacht worden, und bei seiner Rückkehr wurde ihm der Randolph, von 32 Kanonen, auf welchem er umkam, anvertraut.

In dem Kampf gegen den Yarmouth wurde Capitain Biddle schwer am Schenkel verwundet, und man erzählt, daß im Augenblick, wo das Schiff in die Luft flog, er auf einem Stuhl gesessen habe, während der Chirurg seine Wunde untersuchte. Er starb in dem frühen Alter von 27 Jahren und zwar unvermählt, obgleich er schon damals mit einer Dame von Charleston versprochen war.

Es ist nicht daran zu zweifeln, daß Nicolas Biddle, wenn er am Leben geblieben, ein berühmter und wichtiger Mann geworden wäre. Er war feurig, ehrgeizig, furchtlos, verständig, standhaft, und hatte demnach alle Eigenschaften zu einem Seehelden, und ob er schon durch seine Familie einigen Einfluß genoß, verdankte er doch vielleicht die hohe Stellung, die er in so frühem Alter einnahm, eher seinem eignen Verdienste. Selten wird eine so kurze Laufbahn glänzender sein, denn obgleich keine Siege über regelmäßige Kreuzfahrer seine Bemühungen krönten, so war er doch immer glücklich bis zu dem Augenblick, wo er starb. Sein Verlust wurde mitten in der Aufregung und dem Glückswechsel einer Revolution schmerzlich empfunden, und kann kaum von denen, die den Einfluß, den ein solcher Mann auf eine im Entstehen begriffene und schwache Marine ausüben kann, nicht gehörig gewürdigt werden.

ford ans Ufer der Küste von Neu=Schottland getrieben und die Engländer drängten den Cabot so sehr, daß man kaum noch Zeit hatte, die Mannschaft ans Land zu bringen. Capitain Olney und seine Leute zogen sich in die Wälder zurück; später entkamen sie, indem sie sich eines Schooners bemächtigten, der sie wohlbehalten nach Hause brachte.

Erst nach langer Anstrengung konnte der Feind den Cabot flott machen und später wurde er der englischen Marine einverleibt.

Kurze Zeit nach diesem Verlust oder am 19. April, wurde der Trumbull, von 28 Kanonen, unter Capitain Saltonstall von New=York angegriffen und nach einem harten Kampf nahm dieses Schiff zwei bewaffnete Transportschiffe, nebst deren werthvollen Vorräthen, weg. In diesem Gefecht kam der Feind schlimm davon und selbst dem Trumbull wurden 7 Mann getödtet und 8 verwundet.

Der Hancock, von 22 Kanonen, unter Capitain Manly, nebst dem Boston, von 24, unter Capitain M'Niel, kämpfte mit dem Rainbow, von 44 Kanonen, unter Sir George Collier, der von der Brigg Victor unterstützt wurde. Man könnte glauben, Capitain Manly hätte zuerst den Feind angreifen wollen; allein da der Boston sich auf die Flucht begab, war der Hancock genöthigt, diesem Beispiel zu folgen.

Der Rainbow verfolgte den Hancock, der nach einer langen und mühsamen Jagd, in welcher von beiden Sei-

ten die Seemannskunst sich auf's Glänzendste bewährte, sich zu ergeben genöthigt sah. Capitain Manly wurde für den Verlust seines Schiffes vor Gericht gezogen, jedoch ehrenvoll freigesprochen, während Capitain M'Niel, weil er den Hancock verlassen hatte, seines Dienstes verlustig erklärt wurde. Der Hancock hatte nach einem heftigen Kampf die englische Fregatte Fox, von 28 Kanonen, vorher gekapert, die bei jener Gelegenheit jenes Schiff begleitet hatte, und von der Flore, von 32 Kanonen, wieder zurück erobert wurde. Wir bedauren sehr, daß es uns nicht möglich ist, eine authentische Darstellung von dem Kampfe mittheilen zu können, in welchem der Fox weggenommen wurde.

Die Einnahme von Philadelphia durch die englische Armee, bewirkte in diesem Jahr wesentliche Veränderungen im Seewesen des Landes. Vor dieser Zeit war der Delaware eine sichere Zuflucht für alle Kreuzfahrer gewesen, und an seinen Ufern wurden unsere Schiffe sicher und vortheilhaft gebaut. Die größte Stadt in den Vereinigten Staaten, Philadelphia, bot alle möglichen Mittel für diesen Zweck, und ehe die britische Seemacht unter Sir William Howe erschien, wurden viele Staats- und Privatkreuzer auf ihren Werften ausgerüstet. Jenes wichtige Ereigniß änderte den Stand der Dinge gänzlich, und die Schiffe, welche sich damals auf jenem Strome befanden, waren genöthigt, entweder Strom aufwärts zu flüchten oder, sofern es ihnen möglich war, die hohe

See zu gewinnen. Unglücklicher Weise waren mehrere der Kraft des Gesetzes von 1775 angeschafften Schiffe nicht im Stand, letzteres Mittel zu benutzen, und deshalb wurden sie an verschiedene Orte gebracht, die, wie man hoffte, die größte Sicherheit gewähren konnten.

Da ein Theil der amerikanischen Schiffe und Galeeren oberhalb, und der andere unterhalb der Stadt lag, so errichteten die Engländer gleich am Tag ihrer Ankunft Batterieen, um jeden Verkehr zwischen beiden Theilen zu hemmen. Sobald dieses bemerkt wurde, machten der Delaware von 24 Kanonen unter Capitain Alexander, und der Andrea Doria von 14 Kanonen, unter dem Beistand einiger zur Marine und dem Staat Pennsylvanien gehörigen Schiffe eine Bewegung gerade dem Feinde gegenüber, und eröffneten ein Kanonenfeuer, um diese Werke zu zerstören. Der Delaware war so ungünstig stationirt, daß, als die Ebbe eintrat, er seicht lag und das Geschütz unbrauchbar war. Einige Feldstücke wurden auf ihn gerichtet und feuerten auf ihn in diesem hülflosen Zustand, wodurch er zur Uebergabe genöthigt wurde. Die andern Schiffe wurden zurückgetrieben.

Da nun den Engländern besonders viel daran liegen mußte, den Fluß zu beherrschen, so wandten sie ihre ganze Aufmerksamkeit auf die Werke unterhalb der Stadt. Ein erfolgloser Landangriff auf Red Bank wurde von den Hessen versucht, dem bald ein anderer auf das Fort Mifflin folgte. Dieser Angriff, da er der Seemacht

anvertraut war, verdient wieder unsere besondere Aufmerksamkeit. In der Absicht die Capitulation oder die freiwillige Uebergabe des Fort Mifflin zu bewirken, sammelten die Engländer ein Geschwader leichter Schiffe, die nicht tief im Wasser gingen, unter welchen sich auch das Schiff Augusta von 64 Kanonen, welches theilweise abgetakelt, und gleichsam wie eine schwimmende Batterie ausgerüstet wurde, befand. Sobald die Truppen gegen Red Bank rückten, wie wir es erwähnt haben, setzten sich die Schiffe in Bewegung, allein einige spanische Reiter, welche im Fluß geankert lagen, hatten der Strömung eine andere Richtung gegeben, wodurch bald die Augusta und die Kriegsschaluppe Merlin in eine ungünstige Stellung gebracht wurden. Es begann nun ein Feuer zwischen den übrigen Schiffen und den amerikanischen Festungswerken und Galeeren, das aber bald beim Eintritt der Nacht aufhörte. Am folgenden Tag wurde es mit neuer Stärke wieder begonnen; der Roebuck von 44 Kanonen, die Isis von 32, die Pearl von 32, und der Liverpool von 28 nahmen außer der Augusta und dem Merlin Theil an diesem Kampf. Brander wurden von Seiten der Amerikaner ohne Wirkung gebraucht, allein das Kanonenfeuer wurde heftiger. Man sagt, daß während des stärksten Feuers gepreßtes Heu, welches in die Windviering gestopft worden war, um das Schiff schußfest zu machen, in Feuer gerieth und das Schiff in hellen Flammen aufloderte. Man mußte nun die andern Schiffe

entfernen, damit sie nicht in einem so engen Passe bei der Explosion beschädigt wurden, und der Angriff ward aufgegeben. Die Augusta flog in die Luft, und der Merlin, den die Engländer angesteckt hatten, theilte ihr Schicksal. Viele Leute von der Mannschaft der Augusta kamen um, da die schnelle Verbreitung des Feuers jeden Versuch zur Flucht vereitelte. Ein zweiter besser überlegter Angriff nöthigte kurz nachher die Amerikaner ihre Werke zu verlassen, nachdem der Feind das ganze Ufer von den Vorgebirgen bis zur Stadt besetzt hatte. Diese Umstände bewogen die Amerikaner die wenigen Schiffe, die unterhalb Philadelphia noch übrig blieben, unter welchen sich der amerikanische Andrea Doria von 14 Kanonen, der Schoner Wasp von 8 und vielleicht auch der Hornet von 10 gehörten, zu zerstören, obschon die Galeeren am Jersey-Ufer im Stand gewesen wären zu entkommen.

Während diese wichtigen Bewegungen in den mittleren Staaten vor sich gingen, lief der Raleigh, eine mit Zwölfpfündnern bewaffnete Fregatte, welche Kraft des Gesetzes von 1775 in New-Hampshire erbaut worden war, zum ersten Mal aus. Sie wurde von Capitain Thomson commandirt, der in der Marine die sechste Stelle einnimmt, und segelte in Gesellschaft des Alfred von 24 Kanonen, unter Capitain Hinman ab. Diese beiden Schiffe, die gering bewaffnet waren, fuhren nach

Frankreich, von wo militärische Vorräthe nach Amerika gebracht werden sollten.

Der Raleigh und der Alfred entfernten sich glücklich von der Küste und erbeuteten während der ersten Tage ihrer Ueberfahrt Mehreres von unbedeutendem Werth. Sie überwältigten und nahmen am 2. September die Schnaue Nancy weg, welche am Tag zuvor von der nach den luvwärts liegenden Inseln fahrenden Flotte zurückgelassen worden war. Als Capitain Thomson von den Gefangenen die Lage des Westindienfahrers erfahren hatte, segelte er demselben nach.

Die Flotte war vom Camel, Dreid, Weasel und Grashopper begleitet; das erste Schiff soll mit Zwölfpfündnern bewaffnet gewesen sein. Am folgenden Tage oder am 3. September 1777, konnte man von der Mastspitze des Raleigh die Flotte bemerken, und bei Sonnenuntergang hatte man sich ihr so weit genähert, daß man die sechszig Segel zählen und die Stellung der Marinesoldaten unterscheiden konnte. Durch die Gefangenen war der Capitain mit dem Signal der Flotte bekannt geworden; und er gab nun die wohlbekannten Zeichen dem Alfred, als gehörten sie Beide zu dem Zuge. Als es dunkel wurde, sprach er mit dem Schiffe, das ihn begleitete, und ersuchte den Befehlshaber sich nahe bei ihm zu halten, da er die Absicht hätte sich mitten unter die feindlichen Schiffe zu wagen und auf den Commodore

anzulegen. In diesem Augenblicke waren beide amerikanische Schiffe luvwärts aber etwas zurück.

Im Verlauf der Nacht nahm der Wind eine nördliche Richtung, und schralte für die Flotte, die amerikanischen Schiffe dagegen kamen dadurch unter den Wind. Bei Tagesanbruch blies der Wind frischer und man mußte schneller segeln, als es der Alfred, der schwach gebaut war, ertragen konnte. Nun zeigte sich ein Beispiel jener unglücklichen Folgen, welche zwei ungleiche Schiffe in demselben Geschwader oder zwei Offiziere, die nicht in derselben Schule gebildet wurden, treffen müssen. Der Alfred unterlag seinem Segelwerk; während der Raleigh mit doppelt gerefften Marssegeln stattlich in die Flotte drang, war der erstere genöthigt, mehr als eine Stunde unter dem Wind zurückzubleiben. Capitain Thomson wagte es nicht die Segel einzuziehen, aus Furcht, Verdacht zu erwecken und da er die Hoffnung aufgeben mußte, von dem Alfred unterstützt zu werden, stand er allein unter den englischen Schiffen und stampfte*), wodurch er den Kauffahrteischiffen, die hinter ihm waren, gestattete, sich weiter von ihm zu entfernen. Als Capitain Thomson seinen Plan gemacht hatte, braßte er ab, stand

*) Stampfen nennt man in der nautischen Sprache eine schwankende Bewegung des Schiffes in hohler See nach der Richtung seiner Länge. Fallen die Schiffe bei dieser Bewegung gewöhnlich vorne tiefer als hinten, so ist diese Schwankung eigentlich diejenige, welche man schlechtweg das Stampfen nennt.

mitten in den feindlichen Schiffen und luvte gegen das Kriegsschiff, welches am meisten luvwärts stand, an. Während er dieses that, sprach er mit mehreren auf den Kauffahrteischiffen befindlichen Kaufleuten und indem er die Signale des Commodors wiederholte, ertheilte er ihnen, als gehöre er selbst zur Flotte, Befehle, wie sie steuern sollten. Bis zu diesem Augenblick scheint der Raleigh jeder Entdeckung entgangen zu sein. Auch waren an ihm keine Zeichen von feindseligen Vorbereitungen sichtbar; seine Kanonen waren festgebunden und die Schuber herabgelassen. Als der Raleigh eine windgünstige Stellung eingenommen hatte, segelte er das Kriegsschiff entlang vorbei und hielt, nur noch einen Pistolenschuß weit entfernt, plötzlich an, richtete die Kanonen, hißte seine Flagge auf und befahl dem Feind, sich zu ergeben. Das englische Schiff war so völlig überrascht, daß es diese Aufforderung in große Verwirrung brachte und man sogar die Segel schon zu streichen anfing. Der Raleigh benutzte diesen günstigen Augenblick, um eine volle Ladung abzufeuern, die nur schwach erwiedert wurde. Der Feind ward bald von seinen Kanonen zurückgetrieben; dagegen feuerte der Raleigh innerhalb 20 Minuten zwölfmal seine ganze Ladung gegen das englische Schiff und erhielt kaum einen einzigen Schuß zurück. Eine starke Brandung machte das Zielen unsicher, allein es ist gewiß, daß das englische Schiff bedeutend beschädigt wurde und dieß um so mehr, da es dem Raleigh an Stärke nachstand.

Ein Windstoß drang plötzlich zwischen die beiden kämpfenden Schiffe ein. Als er vorüber war, sah man das Convoy nach allen Richtungen steuern; die Unordnung war sehr groß, allein die Kriegsschiffe, nebst einzelnen gut bewaffneten Westindienfahrern wandten durch den Wind und hielten auf den Raleigh ab; ihre Absicht, den Kampf zu beginnen, war nicht zu verkennen. Die Fregatte hielt sich an ihren Gegner so lange an, bis die andern Schiffe so nahe waren, daß es durchaus nothwendig wurde sich zu entfernen; dann eilte sie unter dem Winde und erreichte den Alfred. Hier nahm sie bei, und erwartete den Feind; allein, da es fast dunkel war, wandte der englische Commodore durch den Wind, und segelte nach seinem Convoy. Der Raleigh und der Alfred blieben mehrere Tage in der Nähe dieser Flotte; da aber keine Aufforderung die Schiffe zum Kampf bewegen konnte, so segelten die Amerikaner wieder weiter.

Man erfuhr, daß das Schiff, welches mit dem Raleigh kämpfte, der Druid, von 20 Kanonen, gewesen war. Es wurde sehr beschädigt, und nach dem officiellen Berichte des Befehlshabers wurden 6 Mann getödtet, und 26 verwundet. Von den letztern starben fünf kurz nach dem Gefechte, auch befand sich Capitain Cartaret unter den Verwundeten. Da der Druid seine Fahrt nicht fortsetzen konnte, kehrte er nach England zurück.

Bei dieser Gelegenheit legte Capitain Thomson eigenthümliche Gesinnungen an den Tag; denn er hätte recht

gut ein halb Dutzend Kauffahrtheifahrer wegkapern können; allein er scheint nach dem Grundsatz gehandelt zu haben, daß Kriegsschiffe vor Allem Kriegsschiffe aufsuchen müssen. Drei Mann wurden in diesem Gefecht auf dem Raleigh getödtet oder verwundet, im Uebrigen ward das Schiff wenig beschädigt.

Während des Jahres 1777 verlor der englische Handel 476 Segel, unter welchen einige sehr werthvolle sich befanden; und außerdem mußte die Regierung eine Seemacht von ungefähr 70 Segel, mit welchen sie die amerikanischen Küsten hüteten, unterhalten. Jedoch fiel mancher amerikanische Privatkaper in ihre Hände, und schon fing, eine Folge der zahllosen Matrosen, welche in englischen Gefängnissen schmachteten, der Mangel an Seemännern an fühlbar zu werden. Am 14. Juni desselben Jahres bestimmte endlich der Congreß, daß die Flagge der Nation aus Sternen und Streifen bestehen sollte.

In diesem Jahre geschah es auch, daß Bushnel mehrere mißlungene Versuche machte, die englischen Schiffe von unten auf vermittelst der Torpedös in die Luft zu sprengen, eine Art Kriegsführung, deren gänzliches Mißlingen man nicht im Geringsten bedauern kann.

Achtes Kapitel.

Erfreuliche Aussichten für Amerika's Unabhängigkeit. — Aenderungen in der Politik der Vereinigten Staaten in Bezug auf die Marine. — Die Alliance. — Heldenthat der Providence. — Capitain Jones Barry. — Wegnahme des Alfred. — Capitain Nicholson. — Verlust der Virginia. — Verfahren der Engländer im Delaware. — Thaten des Paul Jones, als Befehlshaber des Ranger, in den europäischen Gewässern. — Versuch, den „Earl of Selkirk" zu fangen. — Kampf zwischen dem Drake und Ranger. — Der Drake wird weggenommen. — Silas Talbot. — Erscheinung einer französischen Flotte in Newport. — Zustand der amerikanischen Marine. — Wegnahmen.

Das Jahr 1778 eröffnete sich mit schönen Aussichten für die große Sache der amerikanischen Unabhängigkeit. Die Wegnahme von Burgoyne und die wachsenden Mißhelligkeiten in Europa stellten ein Bündniß mit Frankreich und einen europäischen Krieg täglich als wahrscheinlicher dar. Dies verwirklichte sich auch kurz darauf, und von diesem Augenblicke an veränderte sich die Politik der Vereinigten Staaten in Bezug auf ihre Marine gänzlich. Vor diesem wichtigen Ereignisse hatte der Congreß oft die Nothwendigkeit eingesehen, stärkere Schiffe erbauen zu lassen oder anzukaufen, um jener unumschränkten Controlle, welche der Feind in den nächsten Gewässern des Landes ausübte, ein Ende zu machen.

Diese Controlle beschränkte sich nicht auf die Küsten, da zwei oder drei schwere Fregatten hingereicht hätten,

den Eingang in die verschiedenen Bais und Meerengen vom Anfang des Kampfes bis zu dessen Ende zu versperren. Sobald der Krieg zwischen England und Frankreich ausgebrochen war, erschien die französische Flotte in den amerikanischen Gewässern und befreite einigermaßen das Land von einer Kriegführung, die für ein damals so armes Volk, das ausgedehnte Küsten bewohnte, sehr drückend war.

Da die Besatzung von New-York und Philadelphia mehrere neue Fregatten am Auslaufen gehindert, oder sogar ihre baldige Zerstörung verursacht hatte, bemühte sich der Congreß, die entstandene Lücke dadurch auszufüllen, daß er die Erbauung oder den Ankauf anderer Schiffe auf Punkten, wo sie vor solchem Unglück sicher waren, anordnete.

Zu diesen Schiffen gehörte die Alliance, von 32 Kanonen, die Confederacy, von 32 Kanonen, der Deane (später Hogue genannt), von 32 Kanonen, und die Queen of France, von 28 Kanonen, alle fregattenförmig gebaut, sowie die Kriegsschaluppen Ranger, Gates und Saratoga. Dazu kamen noch einige andere Schiffe, die in Europa entweder gekauft oder geliehen wurden. Dieser werden wir an der gehörigen Stelle Erwähnung thun. Die Alliance, welche, wie es der Name besagt, zur Zeit des Bündnisses mit Frankreich vom Stapel lief, war während des Revolutionskrieges das Lieblingsschiff der amerikanischen Marine und man kann wohl sagen, der

ganzen amerikanischen Nation, da sie in der öffentlichen Meinung so viel, als später ihre gefeierte Nachfolgerin, „die Construction," galt. Es war ein prachtvolles und äußerst schnelles Schiff; allein, wie wir später sehen werden, leistete es weniger, als unter andern Umständen es hätte leisten können, da man den Fehlgriff begangen hatte, dasselbe der Führung eines in den Dienst getretenen französischen Offiziers zu übergeben, und zwar aus der alleinigen Absicht, dem neuen Bundesgenossen der Republik eine Artigkeit zu erweisen. Diese unglückselige Wahl rief Meuterei, Unzufriedenheit unter den Offizieren und zuletzt sogar ernste Unordnungen hervor. Die Alliance war zu Salisburg in Massachusetts, einer berühmten, schon im siebzehnten Jahrhundert bekannten Baustation, erbaut worden.

Die Seeoperationen eröffneten sich in diesem Jahre mit einer kleinen Heldenthat, welche von der amerikanischen Schaluppe Providence, von 12 Kanonen, unter Capitain Rathbone verrichtet wurde. Dieses Schiff führte nur Vierpfündner und man behauptet, daß damals die Mannschaft nur aus 50 Mann bestand. Trotz dieser geringen Bewaffnung landete der Capitain Rathbone an der Spitze von 25 Mann auf der Insel New-Providence. Einige amerikanische Gefangene, nicht einmal 30 an der Zahl, vereinigten sich mit ihm und während ein Privatkaper, von 16 Kanonen, mit einer Mannschaft von fast 50 Mann im Hafen lag, bemächtigte er sich der Forts,

setzte sich in den Besitz aller Vorräthe und war buchstäblich Herr des Platzes. Die sechs Schiffe, welche sich im Hafen befanden, fielen in seine Hände und ein Versuch von Seiten der bewaffneten Bevölkerung der Stadt, ihn zu überwältigen, wurde durch die Drohung, die Stadt zu verbrennen, unterdrückt. Eine englische Kriegsschaluppe zeigte sich plötzlich an dem Eingang des Hafens; allein als sie bemerkte, daß der Feind im Besitz der Festungswerke sei, segelte sie weiter, nachdem sie von den Amerikanern beschossen wurde. Am folgenden Tag erhob sich das Volk mit solcher Kraft, daß die Sicherheit der Mannschaft und des Schiffes von Capitain Rathbone gefährdet wurden. Er ließ die Kanonen der Festung vernageln, alle Munition und kleinere Waffen fortschaffen, verbrannte zwei der erbeuteten Schiffe und segelte mit den übrigen, ohne einen Mann zurück zu lassen, ab. Bei dieser gewagten Unternehmung hatten sich die Amerikaner zwei Tage als Herrn des Platzes behauptet.

Wir haben schon vom Capitain Jones Barry und dessen heldenmüthiger That auf dem Lexington, von 14 Kanonen, auf der Höhe der Vorgebirge von Virginien gesprochen. Auch ist die Wegnahme des Edward deshalb zu erwähnen, weil er das erste Schiff war, welches mit einem amerikanischen Kreuzer einen regelmäßigen Kampf bestand. Jones Barry wurde als siebenter Capitain durch die Regulirung im October 1776 in die Rangliste eingetragen und es wurde ihm das Commando auf dem

Effingham, von 28 Kanonen, der damals zu Philadelphia gebaut wurde, anvertraut. Der Effingham war eins der Schiffe, die, um der englischen Armee zu entgehen, den Delaware aufwärts gebracht wurden; dieser wackere Offizier, eines unthätigen Lebens müde, sann auf einen Plan, stromabwärts zu kommen, in der Hoffnung, einige feindliche Schiffe, welche ober- oder unterhalb der Stadt vor Anker lagen, beschädigen zu können. Er nahm vier Boote mit sich und segelte mit der Fluth stromabwärts. Als er im Angesicht der Stadt ankam, wurde man auf ihn aufmerksam; allein in einem Nu waren die Schiffe ungefährdet vorbeigefahren. Vor Port Penn lag ein feindlicher Schooner, mit 10 Kanonen, nebst vier Transportschiffen, die mit einer für die englische Armee bestimmten Fracht beladen waren. Der Schooner wurde ohne Verlust genommen und die Transportschiffe fielen ebenfalls in die Hände der Amerikaner. Zwei englische Kreuzer zeigten sich bald darauf im Flusse, weshalb Capitain Barry seine erbeuteten Schiffe vernichtete und sich, ohnen Einen Mann zu verlieren, ans Land rettete.

Um in unserer Erzählung die Zeitordnung einzuhalten, kehren wir zu den Bewegungen der von Capitän Thomson commandirten Schiffe, dem Raleigh und Alfred zurück. Nachdem diese Schiffe Kriegsvorräthe in Frankreich geladen hatten, segelten sie wieder nach Amerika zurück; sie machten jedoch einen Umweg südwärts, wie

es damals von allen zu solchem Zweck gebrauchten Kreuzern geschah, damit sie den größeren feindlichen Schiffen entgehen und auf der Fahrt einige kleineren Beute mitnehmen konnten. Sie segelten im Februar 1778 von Lorient weg und am 9. März wurden sie von den englischen Schiffen Ariadne und Ceres verfolgt. Der Letzteren gelang es, den Alfred an der Seite zu erreichen und ihn zu überfallen, während der Raleigh in einiger Entfernung blieb. Da der Alfred den Kampf für fruchtlos hielt, so strich er nach Abfeuerung einiger Lagen die Segel. Doch dem Raleigh, obschon er hart von den Verfolgern gedrängt war, gelang es zu entschlüpfen. Capitain Thomson wurde in den damaligen Zeitungen getadelt, daß er seinem Gefährten nicht beigestanden habe, und es scheint, daß ein Anderer das Commando seines Schiffs übernehmen mußte, bis das Gericht über sein Verfahren ein Urtheil gefällt hatte.

Die englischen Berichte geben die Bewaffnung des Alfred im Augenblick der Wegnahme auf 20 Neunpfündner an, was uns einen genaueren Begriff von dem eigentlichen Bestand eines bei der Errichtung der Marine so wichtigen Schiffes geben kann. 20 Neunpfündner würden es kaum über den Rang eines englischen Schiffes von 20 Kanonen erheben, wenn man auch noch zugäbe, daß es einige Sechspfündner am Hinter- und Vordercastell hatte; dies war wahrscheinlich der eigentliche Rang, welchen sowohl der Alfred als der Columbus einnahmen,

trotz dem, daß diese Schiffe als Achtundzwanziger, sogar als Zweiunddreißiger in den früheren Berichten erscheinen. Man darf aber nicht vergessen, daß diese Neigung die Mittel des Landes durch Vergrößerung der Seemacht zu übertreiben, stets einem noch kindlichen und aufkeimenden Volke eigenthümlich war, und daß dieser Fehler nicht allein in den Volksberichten während der Revolution, sondern auch später in der Geschichte der Vereinigten Staaten zu finden ist.

Unter den durch das Gesetz von 1775 angeordneten Fregatten befand sich auch die Virginia von 28 Kanonen, welche in Maryland erbaut worden war. Sie wurde dem Capitain James Nicholson anvertraut, dem ältesten auf der Liste verzeichneten Capitain, einem Offizier, der schon als er in der Provinzialmarine von Maryland diente, viel Geschicklichkeit und Muth in einem Kampf mit einem feindlichen kleineren Fahrzeuge (Tender) bewiesen hatte. Die unseligen Schwierigkeiten, welche damals alle öffentlichen Maßregeln und eine wachsame Blokirung hemmten, hinderten die Virginia vor dem Frühling dieses Jahres in See zu gehen, bis sie endlich am 30. März nach vollendeter Bemannung und Bewaffnung den Versuch zum Auslaufen machte.

Die Fregatte scheint den Chesapeake abwärts einem andern Schiffe gefolgt zu sein, in der Meinung, daß der damalige beste Steuermann dasselbe lenke. Ungefähr um 3 Uhr Morgens stieß sie auf dem Mittelgrund auf, wo

sie durch das Manövriren das Steuerruder verlor. Sogleich wurde das Schiff geankert. Der anbrechende Tag zeigte zwei englische Seeschiffe in geringer Entfernung. Da eilte Capitain Nicholson mit seinen Papieren an's Land und das Schiff fiel in die Hände der Engländer. Die Sache wurde auf Anordnung des Congresses untersucht und Capitain Nicholson von jedem Tadel freigesprochen. Diese Handlung eines Anführers, der unter solchen Umständen sein Schiff verläßt, wurde damals verschieden ausgelegt, jedoch leuchtet aus dem Ergebniß die Wahrscheinlichkeit hervor, daß nicht allgemein bekannte wichtigere Gründe diesen wackeren Seemann zu diesem Schritte bestimmt haben. Ein gerichtliches Urtheil erschien nicht als nothwendig und später focht Capitain Nicholson noch in zwei der merkwürdigsten Kämpfe dieses Krieges, obgleich in keinem glücklich, mit.

Das Verdienst eines Anführers kann nicht immer nach dem Maßstab des Erfolgs geschätzt werden, am allerwenigsten in einem Berufe, der mit so manchem, was außerhalb des Bereichs der menschlichen Kräfte und Leistungen liegt, verknüpft ist. Ein unerwarteter Windstoß, der plötzliche Verlust eines wichtigen Spieren oder die unglückselige Beschädigung, welche ein einziger Schuß verursacht, kann die besten Pläne zu Schande machen oder das vollkommenste Schiff schwächen; im Ersetzen dieser Mängel, in der Standhaftigkeit, in der Ordnung, in dem Gehorsam, mit welchen diese Unfälle ertragen

werden, zeigen Seeoffiziere und Seesoldaten ebensowohl, als in dem glücklicheren Erfolg eines Angriffs, ihre große Ueberlegenheit über die ungestüme und verwirrte Bewegung derer, welchen es an diesen für die Disciplin so wichtigen Eigenschaften mangelt.

Wir verlassen nun den Ocean auf einen Augenblick und richten unsere Blicke wiederum auf das Verfahren des Feindes im Delaware. In den ersten Tagen des Mai segelte eine Expedition, unter dem Befehle des Major Maitland, von Philadelphia ab und fuhr stromaufwärts, in der Absicht, jedes amerikanische Fahrzeug zu vernichten, welches der dort einfallenden und glücklichen feindlichen Armee zu entkommen gesucht hatte.

Die Flotte bestand aus den Schonern Viper und Pembroke, aus den Galeeren Hussar, Kornwallis, Ferret und Philadelphia, sodann aus vier Kanonen- und aus 18 flachen Booten, unter dem Commando des Capitain Henry, der zur englischen Marine gehörte. Die Truppen bestanden aus dem zweiten Bataillon der leichten Infanterie mit zwei Feldstücken. Nachdem sie stromaufwärts bis oberhalb Bristol gelangt waren, landeten sie ohne Widerstand unter dem Schutz der Kanonen der kleinen Flotte. In der That scheinen damals die Amerikaner nicht im Stande gewesen zu sein, sich den Engländern zu widersetzen, und wenn sie auch Widerstand leisten konnten, war dieser so unbedeutend, daß kein ernster Kampf sich daraus entspann. Der Washington,

von 32 Kanonen und der Effingham, von 28 Kanonen, welche beide in Philadelphia gebaut waren, aber nie ausliefen, wurden verbrannt. Diese Schiffe waren sogar nie bewaffnet. Es wurden dort noch mehrere andere Privat- wie Kauffahrtheischiffe zerstört und die Abtheilung, welche in die Bucht Croswell gelangte, worunter sich auch das Privatschiff Sturdy Beggar, von 18 Kanonen und 8 andere Schiffe befanden, wurden angesteckt und verbrannt. Den nächsten Tag kamen die Engländer nach Bile's Island und verbrannten noch sechs Barken, von welchen vier für Kanonen eingerichtet waren. Als sie zu Land nach Bristol herunter kamen, wurde ferner ein Schiff und eine Brigg zerstört. Darauf wurden von den Galeeren vier neue Schiffe, eine neue Brigg und ein alter Schooner verbrannt und das Detaschement kehrte nach Philadelphia zurück, ohne einen einzigen Mann verloren zuh aben. Durch diesen Ueberfall verloren die Amerikaner wieder zwei von den nach dem Gesetz von 1775 gebauten Fregatten und wenn es auch schwer ist, so unbedeutende Thatsache zu bestätigen, so glauben wir, daß zwei oder drei der kleinsten Kreuzer, die bei der Bildung der Marine in die Liste eingetragen wurden, von den Engländern bei dieser Gelegenheit zerstört worden sind. Von den Schiffen Hornet, Sachem, Independence und Musquito hat man nach dieser Periode nichts mehr erfahren und sind sie bei dieser Expedition nicht verbrannt worden, so ist es wahrscheinlich, daß sie alle

mit dem Wasp im Jahr 1777 verbrannten. Nicht eine einzige feindliche Fregatte wurde zum Ersatz für diese verlorenen Schiffe in den Hafen gebracht, obgleich der Fox, von 28 Kanonen, gekapert wurde. Zu derselben Zeit erschien der berühmte Paul Jones als Anführer des Ranger, von 18 Kanonen, in den europäischen Gewässern. Dieser Seemann hatte durch sein Benehmen als Lieutenant auf dem Alfred, durch das Commando auf demselben Schiffe, sowie auch als Capitain der Providence, von 12 Kanonen, die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Die amerikanische Regierung war durch die Remonstrationen der Engländer so vorsichtig geworden, daß dem Ranger der Befehl ertheilt wurde, seine Bewaffnung während seines Aufenthalts in Frankreich zu verbergen. Dieses, der Beschreibung nach, ranke und schwere Schiff wurde von dem Marinecomité eines so guten Offiziers nicht für würdig gehalten, und man versprach ihm ein besseres Schiff. Allein die dringenden Umstände des Dienstes erlaubten nicht, dieses Versprechen zu erfüllen und nach langem Zögern fand sich der Capitain, um nicht müßig zu sein, genöthigt, dieses Commando anzunehmen. Dennoch sagt man, sei er nach Europa in der Hoffnung gesegelt, den Indien zu bekommen; aber dieses Schiff war schon vor Jones Ankunft dem König von Frankreich angeboten worden. Nachdem Capitain Jones sein Schiff in Brest hatte ausbessern lassen, segelte er am 10. April 1778 aus diesem Hafen,

um in dem irländischen Kanal zu kreuzen. Als der Ranger an den Küsten vorbei segelte, machte er verschiedene Beuten, und Capitain Jones, als er die Höhe von Whitehaven erreicht hatte, beschloß am 17. den Versuch zu machen, die Kohlenschiffe, die den engen Hafen ausfüllten, zu verbrennen. Das Wetter hinderte ihn jedoch an der Ausführung dieses Vorhabens und das Schiff erreichte die Höhe von der Glentine Bai auf der schottischen Küste, wo es vergebens ein mit öffentlichen Geldern befrachtetes Schiff verfolgte.

Nachdem der Ranger die Küste von Schottland verlassen hatte, kreuzte er vor Irland und als er die Höhe von Carrickfergus erreichte, kamen einige Fischer an Bord, von denen Capitain Jones erfuhr, daß das Schiff, welches in der Rhede vor Anker lag, die Kriegsschaluppe Drake, unter Capitain Burden, sei, dessen Stärke der des Ranger ungefähr gleich kam, und sogleich faßte Paul Jones den Entschluß, einzulaufen und dasselbe wegzunehmen. Alle Vorkehrungen wurden getroffen, und man erwartete nur die Dunkelheit, die den Versuch begünstigen sollte. Der Wind blies während der Nacht frisch; allein als die passende Stunde gekommen, stand der Ranger vor der Rhede und hatte gerade die Höhe des feindlichen Schiffes erreicht. Die Befehle des Capitains gingen dahin, das Ankertau des Drake niederzudrücken und Anker auf dessen Backen zu werfen, wodurch er sein eigenes Schiff zu sichern und das Resultat abzuwarten

beabsichtigte. Man hatte aber aus Versehen den Anker nicht zu gehöriger Zeit gehen lassen und anstatt die gewünschte Stellung zu erhalten, konnte der Ranger nicht eher eingehalten werden, bis er in einer Entfernung von einer halben Taulänge von dem Drake getrieben worden war. Capitain Jones, als er seinen Zweck mißlungen sah, befahl das Tau zu kappen; das Schiff trieb nun rückwärts, spannte seine Segel auf und preßte so schnell als möglich wiederum den Wind. Der Sturm nahm zu und nur mit vieler Mühe konnte der Ranger an dem Lande vorbeikommen und den Kanal wieder gewinnen.

Capitain Jones stand nun auf der Höhe der englischen Küste und da er den Augenblick für günstig hielt, versuchte er seinen früheren Plan auszuführen, in den Whitehaven einzudringen. Zwei Detaschements landeten in der Nacht, die Festungswerke wurden weggenommen, die Kanonen vernagelt, und die wenigen Wachtposten gefangen gehalten. Während des ganzen Vorgangs stand Capitain Jones an der Spitze seiner Leute, da er, weil er schon früher aus diesem Hafen ausgelaufen, mit der Lokalität vertraut war. Ein Zufall, der beide Detaschements traf, hätte beinahe dieses Unternehmen gleich am Anfang vereitelt. Sie hatten nämlich Lichter in Laternen sowohl zum leuchten als zum anzünden mitgebracht, und da sie nun den letztern Gebrauch davon machen wollten, fand es sich, daß sie alle ausgebrannt waren. Als der

Morgen dämmerte, kam das Detaschement, das von dem Lieutenant Wallingford commandirt war, unverrichteter Sache an sein Boot zurück, während Capitain Jones nach einem abgelegenen Hause schickte und ein Licht erhielt. Er näherte sich einem großen Schiffe, legte Feuer an dessen Hintertheil an und nachdem er ein Fäßchen Theer darüber gehängt hatte, gerieth das Schiff bald in Flammen. Weil nun dieses Schiff bei eingetretener Ebbe mitten unter hundert andern hoch und im Trocknen lag, so schmeichelte sich der Capitain Jones, seine Rache für alle die Beute, die der Feind so frech auf den amerikanischen Küsten gemacht hatte, fühlen zu können. Allein gerade in diesem Augenblick wurde Allarm geschlagen und man sah, wie die ganze Bevölkerung auf der nahen Anhöhe sich versammelte oder wie sie haufenweise sich nach den Schiffen stürzte. Sie wurde aber durch die Drohungen der Uebermacht leicht zurück getrieben und nachdem der Capitain Jones noch so lang anwesend geblieben war, als er es zur Verbreitung des Brandes nöthig hielt, zog er sich in seinen Booten zurück und ruderte nach seinem Schiff. Einige Kanonen wurden auf die Boote abgefeuert, allein ohne Wirkung; mit besserem Erfolg suchten die Bewohner von Whitehaven das Feuer zu löschen, ehe es zu weit um sich griff.

Die Kühnheit und die Ausführung dieser That verbreitete Schrecken auf der ganzen englischen Küste, und von jener Zeit bis auf den heutigen Tag ist den Bewoh-

nern von Whitehaven der Name Jones mit dem Begriff von Kühnheit und Gefahr gleichbedeutend.

Während Capitain Jones, der in dieser Gegend geboren war, mit der größten Kühnheit in Mitte der englischen Gewässer oft im Angesicht aller drei Königreiche kreuzte, beschloß er den Earl of Selkirk gefangen zu nehmen, welcher auf der Insel St. Mary, nicht weit von der Mündung der Dee in den Canal, einen Landsitz hatte. Ein Detaschement landete, nahm das Haus in Besitz, allein der Besitzer war abwesend. Der Offizier, welcher die Boote commandirte, vergaß sich so weit, daß er eine Menge Silbergeschirr der Familie mitnahm und zwar ohne daß eine Veranlassung zur Beleidigung und Insultirung vorhanden war. Dieses Silberzeug, welches nicht den Werth von 100 Pfund Sterling überstieg, wurde später vom Capitain Jones der Schiffsmannschaft abgekauft und der Lady Selkirk mit einem Brief, der sein Bedauern und seine Entschuldigung ausdrückte, zurückgeschickt.

Nach dieser Landung steuerte der Ranger von Neuem nach Irland, weil der Capitain Jones seine Absicht auf den Drake nicht aufgeben wollte. Die Höhe von Carricksergus wurde am 24. wieder erreicht. Der Commandant des Drake schickte in einem Boote einen Offizier ab, um sich nach dem fremden Schiffe zu erkundigen. Vermittelst eines gewandten Manövers zeigte der Ranger dem sich nähernden Fahrzeug stets seinen Spiegel, und als

der commandirende Offizier des Boots, obschon mit einem Fernglas bewaffnet, nur das Hintertheil des Ranger sehen konnte, so stand es nicht mehr in seiner Macht zu verhindern, daß er umgangen und gefangen wurde. Von den Gefangenen erfuhr nun Capitain Jones, welche in Belfast von seiner Landung auf Whitehaven und auf der Insel St. Mary gehört hatten, daß die Mannschaft des Drake die Anker gelichtet hätte, die er bei seinem Angriff auf letzteres Schiff eingebüßt hatte.

Unter diesen Umständen vermuthete Capitain Jones, daß der Capitän des Drake nicht lange zögern würde, sein Boot aufzusuchen, eine Erwartung, die bald durch das Erscheinen des englischen Schiffs verwirklicht wurde. Der Ranger braßte voll und entfernte sich von dem Lande, in der Absicht, den Feind weiter in den Kanal zu locken und dann denselben abzuwarten. Mehrere kleinere Schiffe, die Zeugen des Gefechts zu sein wünschten, begleiteten den Drake, an dessen Bord viele Freiwillige gekommen waren, um ihm zu helfen das amerikanische Privatschiff, so nannten die Engländer damals die Schiffe der neuen Republik, zu kapern. Da die Fluth ungünstig war, trieb sich der Drake nur langsam aus der Rhede und schon nahte die Nacht, ehe er dem Ranger beikommen konnte.

Als der Drake näher kam, so preiete er durch den Rufer und erhielt nebst einer Herausforderung den Namen des Gegners. Während so die beiden Schiffe sich einan-

der gegenüberstanden, der Drake ein weniges leewärts und zurück, ließ der Ranger das Steuerruder in Ruhe bringen, gab, während der Feind dieses Manöver nachahmte, die erste volle Ladung und feuerte, wie es seine Kanonen gestatteten. Der Wind ließ nur wenige Wechselschüsse zu, allein man focht dennoch wie es der Wind bei aufgespannten Segeln zuließ, eine Stunde und 40 Minuten lang, als der Drake Pardon ansprach, nachdem er bereits seine Flagge gestrichen hatte. Das englische Schiff war an seinem Rumpf und seinen Verdecken stark beschädigt und Capitain Jones schlug seinen Verlust auf ohngefähr 40 Mann an, Capitain und Lieutenant waren beide tödtlich verwundet und starben kurz nach Beendigung des Gefechtes. Der Ranger hatte viel weniger gelitten; an seinem Bord war Lieutenant Wallingford und 1 Gemeiner getödtet und 6 verwundet worden. Der Drake war nicht allein ein schwerfälligeres Schiff, sondern hatte auch eine viel stärkere Mannschaft als die Gegner und zwei Kanonen mehr.

Der Ranger segelte, nachdem er seine Prise in Sicherheit gebracht, und seine Beschädigungen ausgebessert hatte, nördlich um Irland herum und schlug den Weg nach Brest ein. Trotz dem, daß er noch verschiedene Jagden zu bestehen hatte, lief er glücklich am 8. Mai mit dem Drake im Hafen ein.

Was man auch von dem Betragen des Capitain Jones denken mag, daß er nämlich eine in seiner Ju-

gend erworbene Lokalkenntniß auf die erwähnte Weise zu solchem Zwecke benutzte, so kann doch kein Zweifel darüber herrschen, daß das Verfahren, welches vom Feind auf der amerikanischen Küste eingehalten wurde, einen jeden andern Offizier im Dienste völlig gerechtfertigt hätte, so wie Capitain Jones gehandelt zu haben; bei ihm aber insbesondere muß man bedenken, daß jeder Ueberrest nationaler Anhänglichkeit, welche er vorher noch fühlen mochte, ganz natürlicher Weise durch die Schmähungen ausgelöscht worden war, welche die britische Presse auf ihn häufte. Die geborenen Engländer, welche auf amerikanischer Seite in diesem großen Kampf dienten, fanden sich in keiner wesentlich verschiedenen Stellung, als die geborenen Colonisten selbst. Der Krieg war in einer Hinsicht ein Bürgerkrieg und das Benehmen aller, welche an ihm Theil nahmen, mußte nach dem Verdienst der Hauptfrage bemessen werden. Der Engländer, welcher sich in den Colonieen wirklich niedergelassen hatte, fand sich beim Beginn des Kampfes wesentlich in derselben Stellung wie der eingeborne Amerikaner; und wenn der letztere ein moralisches Recht hatte, den Eingriffen des britischen Parlaments Widerstand zu leisten, so dehnte sich dieses Recht auch auf den Ersteren aus, seitdem der Zweck des Kampfes aufgehört hatte, eine Frage des Geburtsplatzes zu sein, und eine von lokalen Landinteressen geworden war. Der geborne Amerikaner würde durch eine Uebersiedelung nach England die Nachtheile vermie-

den und die Vortheile der Angriffspolitik getheilt haben, so wie dagegen der geborne Engländer durch eine Uebersiedelung nach Amerika unter jenen Uebeln mitzuleiden hatte. Beide Schritte waren gesetzmäßig und aus solchen Voraussetzungen geht die natürliche Folge hervor, daß sowohl alle moralischen, als gesetzmäßigen Rechte, welche mit ihrer Ausübung zusammenhängen, auch in Anspruch genommen wurden.

Mr. Silas Talbot von Rhode-Island, welcher in seiner Jugend ein Seemann gewesen war und später Dienste in der Armee genommen hatte, war am 10. October 1777 zur Belohnung seines muthigen Versuchs, einen der feindlichen Kreuzer auf dem Hudson in Brand zu stecken, zum Rang eines Majors erhoben worden. Im Herbst 1778 befehligte Major Talbot auf einer mit 2 leichten Kanonen und mit 60 Freiwilligen bemannten kleinen Schaluppe, eine andere Expedition gegen den englischen Schooner Pigot von 8 Kanonen, der in der östlichen Durchfahrt zwischen Rhode-Island und dem festen Lande stationirt war. Er führte den Schooner ohne Verlust und wurde für sein tapferes Benehmen zum Obristlieutenant befördert. Der Pigot hatte 45 Mann an Bord und außer seiner eigentlichen Bewaffnung eine schwere Kanone auf seinen Backen. Im folgenden Jahre ward dieser Offizier auf die Marine versetzt und der Congreß hatte einen eigenen Beschluß zu diesem Zweck mit der Weisung an das Marinecomité erlassen,

ihm bei der ersten Gelegenheit ein Schiff zu geben. Es scheint indessen nicht in der Gewalt des Comités gelegen zu haben, den Capitain Talbot zu jener Zeit auf einem Gouvernementsschiff anzustellen, und wahrscheinlich hat er später auf einem bewaffneten Privatschiff gedient. Der Befehlshaber des Pigot hatte sich ausgezeichnet tapfer bewiesen und wirklich noch allein in seinem Hemd auf dem Verdeck gekämpft, als schon seine Leute bis auf den letzten Mann sich unter dasselbe geflüchtet hatten.

Es ist bereits oben angedeutet worden, daß die Erscheinung einer französischen Flotte bei Newport im Juli 1778 den Charakter des Krieges materiell in so fern änderte, als die amerikanische Marine betheiligt war. Bei dieser Gelegenheit zerstörte der Feind folgende Schiffe zu Newport oder in der Nähe, um sie nicht in die Hände der Franzosen fallen zu lassen, nämlich: die Juno von 32, den Orpheus von 32, den Cerberus von 32, die Lark von 32, die Flora von 32 und den Falcon von 18 Kanonen.

Es wird einen richtigen Begriff von dem Zustand der amerikanischen Marine zu jener Zeit geben, wenn wir diejenigen Schiffe, welche einen Monat vor der Ankunft der Franzosen zu Boston lagen, näher bezeichnen. Sie scheinen die disponible Hauptseemacht der Vereinigten Staaten in den amerikanischen Gewässern gebildet zu haben. Es waren dies nämlich der Warren von 32 Kanonen, unter Capitain John Hopkins; der Raleigh von 32 Kanonen, unter Capitain Thompson; der Deane,

später Hagh, von 32 Kanonen, unter Capitain S. Nicholson; der Colonialkreuzer Tyrannicide von 14 Kanonen, unter Capitain Harding; die Independence von 14 Kanonen, unter Capitain Hazard; der Samson von 20 Kanonen; der Hencock von 20 Kanonen; früherhin das Packetboot Weymouth und der Speedwell von 10 Kanonen. Die vier letzten Schiffe waren Colonialkreuzer oder Privatkaper. Capitain Thompson war der älteste Offizier dieser Flotte. Verschiedene bewaffnete Privatschiffe, unter andern der Mars von 24 Kanonen, unter Capitain Truxtun, kreuzten um dieselbe Zeit an der Ostküste.

Es ist schon oben bemerkt worden, daß sehr viele Offiziere der Marine, unter andern Capitain Daniel Waters, schon früher gezwungen worden waren, aus Mangel an Beschäftigung in der regulären Marine, Dienste auf Privatkapern zu nehmen. Capitain Waters bot, während er das bewaffnete Privatschiff Thorn von 16 Kanonen commandirte, bei Boston dem Caper „Gouverneur Tryon" von 16 Kanonen, unter Capitain Steppins, und dem „Sir William Erskine" von 18 Kanonen, unter Capitain Hamilton, beide in bester Bewaffnung, ein Gefecht an; aber nach einem hitzigen Kampfe von 2 Stunden stieß der Tryon auf den Grund und der Erskine begab sich auf die Flucht. Indessen anstatt stillzuhalten und seine Prise in Besitz zu nehmen, verfolgte Capitain Waters den Erskine, erreichte ihn und zwang ihn, sich ebenfalls zu ergeben. Nachdem er einen Theil

seiner Mannschaft auf die Prise versetzt hatte, segelten die beiden Schiffe aus, um den Tryon aufzusuchen, welcher unterdessen die Lage des Thorn benutzt und zu entfliehen gewagt hatte. Indessen gelang jenem Schiffe, von der Nacht begünstigt, die Flucht, und am nächsten Tage ward der Erskine in den Hafen gebracht. Trotz dem, daß auf dem Thorn nur 60 Mann zurückgeblieben waren, gelang es ihm doch, wenige Tage später den Sparlin von 18 Kanonen, welcher 97 Mann an Bord hatte, nach einem beinahe einstündigen Gefechte wegzunehmen. Der Thorn und seine beiden Prisen liefen glücklich im Hafen von Boston ein.

In Folge der Untersuchung, welche wegen des Verlustes des Alfred angestellt worden war, oder zur Zeit, als der Capitain Thompson des Commando's des Raleigh von 32 Kanonen überhoben ward, wurde dieses Schiff dem Capitain Barry übergeben. Der Raleigh segelte unter dem Befehl seines neuen Capitains am 25. September um 6 Uhr des Morgens von Boston ab, und hatte eine Brigg und eine Schaluppe unter seinem Convoi. Der Wind blies frisch von Nordwest und die Fregatte segelte nach Nordost. Um 12 Uhr bemerkte man zwei fremde Segel leewärts 15 oder 16 Meilen entfernt. Es wurde dem Convoi der Befehl ertheilt, den Wind mehr zu pressen und mit vollen Segeln Jagd auf die fremden Schiffe zu machen. Der Raleigh verlor, als es dunkel wurde, den Feind aus dem Gesicht, und man

konnte zu dieser Zeit die zwei Schiffe nicht mehr auskundschaften, da der Wind leicht und veränderlich geworden war.

Der Raleigh hielt sich nun zum Angriff bereit, und seine Mannschaft blieb die ganze Nacht auf dem Verdecke, indem er immer gegen das Land lavirte.

Am Morgen konnte man wegen des Nebels die fremden Schiffe nicht entdecken. Der Raleigh stand noch immer gegen das Land zu, dem er sich kurz nachher ganz nahe von Vornen zuwandte. Gegen Mittag fiel der Nebel und der Feind wurde in südlicher Richtung luvwärts entdeckt, der mit vollen Segeln auf den Raleigh Jagd machte. Das Wetter ward indessen wieder trüber, der Raleigh verlor seinen Verfolger aus dem Auge und preßte nun den Wind ostwärts. Die Nacht über wurde nichts mehr vom Feinde bemerkt, und bei Tagesanbruch ließ Capitain Barry in der Absicht alles einziehen, um den Zustand des Schiffes unkenntlich zu machen, das nun ganz in nackter Gestalt auf dem Meere umhertrieb. Da um 6 Uhr Morgens nichts sichtbar war, spannte der Raleigh noch einmal alle Segel auf und steuerte von Südosten zum Süden.

Aber um halb Zehn entdeckte man die zwei Schiffe rückwärts und in voller Jagd. Der Raleigh preßte noch enger den Wind, mit seinem Vordertheile nordwestlich stehend, mit seinen Backbordssegeln. Der Feind preßte ebenfalls den Wind, und die drei Schiffe fuhren dicht

unter einem unbestimmten Winde dahin. Der Raleigh übersegelte mit Leichtigkeit die unbekannten Schiffe und lief 11 Knoten 2 Faden an der Bolinie ab.

Unglücklicherweise ließ der Wind gegen Mittag nach, und das anführende feindliche Schiff übersegelte den Raleigh, während das hintere Schiff mit gleicher Schnelligkeit neben ihm her lief. Um 4 Uhr Nachmittags lavirte der Raleigh in der Absicht westwärts, die Stärke des anführenden feindlichen Schiffes auszumitteln, und entdeckte um selbige Zeit einige unbekannte Inseln. Um 5 Uhr Nachmittags hatte sich das anführende feindliche Schiff ganz genähert; der Raleigh hielt sich von ihm ab, kreuzte den vorderen Kiel desselben, geiete sein Besansegel und zog' die Stagsegel ein. Der Feind zeigte auf der einen Seite seiner beiden Verdecke eine Batterie von 14 Kanonen und zugleich die Flagge des St. Georg. Während das Schiff vorbei fuhr, feuerte der Raleigh eine volle Ladung ab, welche das fremde Schiff erwiederte, indem es unter das Leequarter des ersteren fuhr und der Kampf nun lebhaft und allgemein wurde. Bei dem zweiten Feuer verlor der Raleigh unglücklicherweise seine Vorstange und seine Kreuzbramstange, wodurch der Feind einen großen Vortheil im Manövriren das ganze Gefecht hindurch gewann. Da das feindliche Schiff die volle Ladung des Raleigh für sich zu heiß fand, begann er nichts destoweniger bald darauf von vornen zu schießen, und hielt sich eine kurze Zeit lang, während die Mann=

schaft des ersteren Schiffes auf dem Verdecke aufräumte, in einiger Entfernung windwärts. Bald nachher hielt sich das englische Schiff in der Absicht ab, den Raleigh der Länge nach zu beschießen; Capitain Barry hielt ab und versuchte, während er die Schiffe der Länge nach einander näherte, zu entern, was aber das feindliche Schiff, von allen seinen Segeln begünstigt und durch den Vortheil, mit einem leichten Winde zu segeln, leicht vermied.

Indessen hatte sich das zweite Schiff so weit genähert, daß man es als gewiß ansehen konnte, es werde ebenfalls sehr bald anlegen. Capitain Barry rief, wegen des schlimmen Zustandes der Fregatte einen Kriegsrath seiner Offiziere zusammen, und man beschloß einen Versuch zu machen das Schiff ans Ufer zu treiben, da das Land nur einige Meilen entfernt war. Der Raleigh wandte sich deßhalb, und segelte den bereits erwähnten niedrigen Inseln zu, sein Gegner aber verfolgte ihn auf die tapferste Weise und beide Schiffe unterhielten ein lebhaftes Gefecht. Gegen Mitternacht indessen preßte der Feind den Wind und ließ den Raleigh seinen Weg gegen das Land weiter verfolgen. Der Kampf hatte 7 Stunden gedauert, die meiste Zeit im engen Treffen und beide Schiffe hatten stark gelitten, vorzüglich der Raleigh an seinen Spieren, seinem Tackelwerk und seinen Segeln. Capitain Barry hatte, da die Dunkelheit bald nachher sein Schiff verbarg, einige Hoffnung die Inseln zu errei-

chen und war eben im Begriff neue Segel zu diesem Zweck auszuspannen, als das feindliche Schiff wiederum ganz nahe zum Vorschein kam. Der Raleigh eröffnete unmittelbar darauf ein lebhaftes Feuer mit seinen hinteren 4 Kanonen und machte alle Anstrengungen, die nur menschliche Kraft gestattete, das Schiff ans Land zu bringen. Der Feind indessen näherte sich sehr leicht und machte ein starkes Feuer, welches der Raleigh so lange erwiederte, bis er auf den Grund stieß, was das größte feindliche Schiff durch augenblickliches Pressen des Windes zu vermeiden suchte. Beide Schiffe aber, nachdem sie eine sichere nicht allzuferne Stellung eingenommen hatten, setzten ihr Feuer auf das Verdeck des Raleigh fort. Als Capitain Barry das Eiland felsig und leicht zu vertheidigen fand, beschloß er zu landen und sein Schiff zu verbrennen, was noch dadurch ausführbar gemacht worden war, daß der Feind sein Feuer einstellte und in einer Ferne von einer Meile Anker warf. Ein bedeutender Theil der Mannschaft landete, und die Boote waren eben im Begriff den Ueberrest abzuholen, als man entdeckte, daß sich das Schiff durch die Treulosigkeit eines Unteroffiziers ergeben hatte.

Die Offiziere und die Mannschaft flüchteten auf das Eiland; das Schiff aber nahm man mit fort und verleibte es der englischen Marine ein. Die zwei Schiffe, welche den Raleigh weggenommen hatten, waren der Experiment von 50 Kanonen, unter Capitain Wallace,

und das Unicorn von 22 Kanonen. Das Letztere führte Achtundzwanzigpfündner und war dasjenige Schiff, welches dem Raleigh so lang und so hartnäckig im Kampfe zugesetzt hatte. Es war selbst sehr beschädigt, verlor nach dem Treffen seine Masten und zählte außer vielen Verwundeten 10 Todte. Die Amerikaner verloren während des ganzen Gefechtes 25 Mann.

Capitain Barry erntete für seine bei dieser Gelegenheit bewiesene Tapferkeit großen Ruhm. Er flüchtete mit einem beträchtlichen Theil seiner Mannschaft unter vielen Leiden auf das Festland; doch ward ihm bei der ersten Gelegenheit ein neues Schiff übergeben.

So endete das Jahr 1778, welches, was die Dienstleistungen der regelmäßigen Seemacht betrifft, wie alle früheren oder späteren Jahre in diesem Kriege, den Colonial- und Kreuzernschiffen Gelegenheit zu so vielen herrlichen Thaten gewährte, von denen wir einige in einem besonderen Kapitel, welches diesem Gegenstand ausschließlich gewidmet sein soll, erwähnen werden.

Neuntes Kapitel.

Abfahrt der Alliance nach Frankreich. — Schwierigkeit, die Schiffe zu bemannen. — Seine gemischte Mannschaft. — Gefährliche Meuterei. — Sie wird vereitelt. — Charakteristik der amerikanischen Seeleute. — Der Hampden und ein englischer Indienfahrer. — Wegnahme einer englischen Flotte von bewaffneten Transportfahrzeugen. — Erfolgreicher Kreuzzug. — Bemerkenswerthe Unternehmung unter dem Commando des Paul Jones. — Gefecht zwischen dem Serapis und dem Bon Homme Richard.

Das Jahr 1779 eröffnet sich mit der Abfahrt der Alliance von 32 Kanonen nach Frankreich. Es ist schon oben bemerkt worden, daß das Commando dieses Schiffes einem Capitain Landais übertragen worden war, den man als einen tapfern und verdienstvollen französischen Offizier bezeichnete. Unglücklicherweise fügten sich aber die Seeleute mit ihrem Vorurtheile nicht so leicht in dieser Beziehung in die Nachgiebigkeit des Marinecomités, und es hielt schwer eine willige Mannschaft unter einem französischen Capitain anzuwerben. Als General Lafayette, der in Folge einer schweren Krankheit mehrere Monate auf dem Wege aufgehalten worden war, gegen das Ende des Jahres 1778 Boston erreichte, um sich auf der Alliance einzuschiffen, fand er diese Fregatte noch nicht bemannt. Das Gouvernement von Massachusetts, welches sich seinem berühmten Gaste gerne nützlich erweisen wollte, erbot sich die Schiffsmannschaft durch Matro-

senpressen vollzählig zu machen, ein Mittel, zu dem man schon bei mehr als einer Gelegenheit während dieses Kriegs seine Zuflucht genommen hatte. Aber der rechtlich gesinnte und wohlwollende Lafayette versagte dieser Maßregel seine Zustimmung. Da er indessen, wichtiger Geschäfte wegen, seine Abfahrt zu beschleunigen wünschte, so griff man zu einem andern Mittel das Schiff zu bemannen, welches, wenn auch weniger wegen des Grundsatzes, doch in jeder andern Beziehung durchaus verwerflich war.

Der Somerset, von 64 Kanonen, hatte an der Küste von Neu-England Schiffbruch gelitten und ein Theil seiner Mannschaft hatte sich nach Boston begeben. Dadurch, daß man die angebotenen Dienste dieser Leute annahm, so wie einige Freiwillige aus einem Haufen Gefangener und einige wenige französische Matrosen, welche sich ebenfalls nach der Abfahrt ihrer Flotte in Boston noch aufhielten, hatte man in der anberaumten Zeit einen zur Bemannung hinreichenden aber sehr gemischten Haufen zusammengebracht. Lafayette wagte sich mit dieser unvollzähligen und gemischten Mannschaft am 11. Januar auf den Ocean. Allein das Resultat rechtfertigte beinahe die schlimmsten Ahnungen, welche eine so schlecht berathene Maßregel eingeben konnte.

Nach einer stürmischen Ueberfahrt fand sich die Alliance noch zwei Tagereisen von der englischen Küste entfernt. Da theilte man ihren Offizieren und Passagie-

ren, deren, außer Lafayette und seiner Suite, sich noch eine große Anzahl an Bord befand, die bestürzende Nachricht mit, daß die englischen Matrosen, ohngefähr 70—80 Mann in allem, sich verschworen hätten, die Offiziere zu tödten, das Schiff wegzunehmen und es nach England zu bringen. Das englische Parlament hatte, in der Absicht solche Acte der Meuterei zu ermuthigen, ein Gesetz gegeben, dem zufolge alle diejenigen Matrosen eine Belohnung erhalten sollten, welche amerikanische Schiffe entführten; diese Versuchung war für Menschen zu stark, welche dem Anschein nach freiwillig Dienst genommen, und die, wenn auch gerade nicht durch Zwang, doch durch die Umstände dazu genöthigt wurden.

Die Absichten der Meuterer scheinen von der grausamsten und blutgierigsten Art gewesen zu sein. Nach dem ursprünglichen Plan sollte gegen Tagesanbruch am Morgen des 2. Februars der Schrei: „Sailho!" erhoben und der Anschlag sollte gerade in dem Augenblick, wo man wußte, daß die Offiziere und Passagiere unmittelbar auf dem Hauptverdeck erscheinen würden, dadurch begonnen werden, daß man sie alle gefangen nahm. Die Meuterer hatten sich in vier Partieen getheilt, von denen die eine das Pulvermagazin, die zweite die Hauptcajüte, die dritte die übrigen Cajüten und die vierte das hintere Hauptverdeck besetzen sollten. Im Fall, daß die Offiziere auf dem letzten Punkt Widerstand leisten würden, sollten die vier Neunpfündner des Vorkastels rückwärts gekehrt

und so das Hauptverdeck gereinigt werden. In dieser Absicht hatte ein Constabler, einer der Rädelsführer, die Kanonen heimlich mit Schrot geladen und durch einen Marinesergeanten, welcher ebenfalls zu den Meuterern gehörte, hatte man sich ebenfalls ins Geheim einiger Gewehre bemächtigt.

In der Nacht des 1. Februar wurde die Ausführung des Complotts bis vier Uhr Nachmittags verschoben, anstatt bei Anbruch des Tages, wie es vorher bestimmt war. Es wurde beschlossen, den Capitain Landais, der den Meuterern so sehr zuwider war, in einem Boote auszusetzen, und ihn so ohne Nahrung, ohne Wasser, Ruder und Segel, unter Verhöhnung dem unermeßlichen Ocean preis zu geben. Der Constabel, der Zimmermann, der Hochbootsmann sollten auf der Stelle getödtet; der Marineoffizier und der Arzt sollten gehängt, geviertheilt und ihre Leiche in die See geworfen; der Segelmeister sollte an den Besanmast gebunden, mit Lanzetten zerrissen und in Stücke zerschnitten, dann über Bord geworfen werden. Jeder der Lieutenants sollte die Wahl haben, entweder das Schiff in den ersten besten britischen Hafen zu führen oder aufgeknüpft zu werden. Die Passagiere sollten eingesperrt und dann als Gefangene in England ausgeliefert werden. Solcher unmenschlichen Absichten voll, beschlossen glücklicher Weise die Verschwörer die Ausführung ihres Complotts bis zur erwähnten Stunde zu verschieben.

Unter der Mannschaft der Alliance befand sich ein Seemann, der größere als zu seinem Beruf erforderliche Kenntnisse besaß, und dessen Aeußeres anständig und einnehmend war. Seiner Mundart nach, schien dieser Mann, der jedoch als regelmäßiger Freiwilliger und als Amerikaner in den Dienst getreten war, ein Irländer zu sein, und die Meuterer bemühten sich um seinen Beistand, in der Meinung, er würde sie anführen und die Leitung des Schiffes übernehmen können, damit die Lieutenants sie nicht über ihre Lage täuschen könnten, wenn diese einwilligen sollten das Schiff nach England zu bringen.

Diesen Mann weihten nun die Meuterer am Morgen des zur Ausführung ihres mörderischen Planes bestimmten Tages in ihre Verschwörung ein, wo sie ihn gleichzeitig zur thätigen Theilnahme einluden. Dieser Seemann war ein Amerikaner, der zwar lang in Irland gelebt, wo er auch den Accent dieser Nation angenommen; allein er hatte sein Vaterland und seine Verwandten nicht vergessen. Indem er sich nun stellte, als höre er gern auf ihren Vorschlag, erfuhr er die wichtigsten Geheimnisse der Meuterer und zeigte die äußerste Klugheit und Besonnenheit in seinem Benehmen. Erst um 3 Uhr Nachmittags konnte dieser neue Anführer der Meuterer in die Cajüte ung sehen gelangen, wo er den Capitain Landais und den General Lafayette von Allem in Kenntniß setzte. Es war kein Augenblick zu verlieren,

Alles wurde den Offizieren und den übrigen Passagieren mitgetheilt. Männer, auf die man zählen konnte, sollten über sie wachen, und einige Minuten vor dem Augenblicke, wo das Signal gegeben werden sollte, stürzten diese Herren mit gezogenem Schwerte zusammen auf das Verdeck, wo die amerikanischen und französischen Seeleute, ebenfalls bewaffnet, sich mit ihnen vereinigten. Die Rädelsführer der Meuterer wurden sogleich ergriffen und gegen dreißig bis vierzig Engländer in Fesseln gelegt, da man es für unpolitisch hielt, deren mehr zu arretiren; denn gerade in diesem ungelegenen Augenblicke zeigte sich ein großes Fahrzeug, das bald als ein feindliches Schiff von 20 Kanonen erkannt wurde.

Wie es gewöhnlich bei solchen Vorfällen geht, verriethen, unter dem Versprechen der Verzeihung, einige der Meuterer ihre Gefährten, nachdem der Hauptplan entdeckt war. Capitain Landais, der den Augenblick nicht für günstig hielt, auch einen geringeren Feind anzugreifen, gestattete, nach einigen Manövern, dem feindlichen Schiffe zu entfliehen. Am 6. Februar lief die Alliance wohlbehalten in den Hafen von Brest ein.

Dies ist das einzige Beispiel einer ernstlichen Meuterei, die unter der amerikanischen Marine sich je gezeigt hat. *) Es kommen freilich in dieser Geschichte einige

*) Englische Gefangene, die in der Marine Dienst genommen hatten, erregten häufig Unruhen; allein nie gelang eine andere directe Meuterei.

Fälle von plötzlicher Empörung vor, die aber aus einer fehlerhaften Anwerbung entstanden sind und bei allen ähnlichen Vorfällen hat die Autorität der Offiziere nach kurzem unbedeutendem Streit die Oberhand behalten. Wir dürfen noch mit gerechtem Nationalstolz hinzufügen, daß fast bei jedem Ereignisse der Art, sei es auf Kriegs- oder Kauffahrteischiffen, der geborene Amerikaner den Verpflichtungen gegen die Gesellschaft treu geblieben ist und es kann als ein auffallender Beweis betrachtet werden, wie geneigt er ist, sich einer legalen Autorität zu unterwerfen, wenn auch in besonderen Fällen die Ausübung dieser Macht drückend und ungerecht erscheint, daß in manchen bekannten Fällen, wo Engländer gegen ihre eigenen Offiziere und auf ihrem eigenen Schiffe sich empört haben, der unterdrückte und beleidigte Amerikaner Ordnung und Unterwerfung in einem sogar gezwungenen Dienst den Gefahren der Empörung und des Ungehorsams vorgezogen hat.

Als Gegensatz zu dieser ehrenvollen Charakteristik tritt die wohlbestätigte Thatsache gegenüber, daß, wenn sie in gekaperten Schiffen zurückgelassen oder in eine solche Stellung gebracht waren, wo der Mensch sich widersetzen darf, gerade dieselben Männer mit aller Sorgfalt bewacht werden mußten. Denn es ist gewiß, daß während der 60 letzten Jahre mehr amerikanische Schiffe von Seeleuten derselben Nation, die am Bord gelassen waren,

wieder zurück genommen wurden, als dies von allen andern Seeleuten der gesammten Christenheit, deren Schiffe gekapert waren, geschah. Der amerikanische Seemann ist ruhig, vorsichtig, beobachtend, kühn und muthig und dennoch geneigt, der Vernunft Gehör zu geben und das Recht walten zu lassen. Diese Züge machen ihn vielleicht zu den ordentlichsten und unterwürfigsten unter allen Seeleuten, wenn er gut und gesetzmäßig behandelt wird und zum gefährlichsten, wenn sich ihm eine Gelegenheit darbietet, seine Gewandtheit, seine Einsicht und seinen Muth zu zeigen.

Als man in Brest ankam, wurden die Meuterer in einen französischen Kerker gebracht und einige Zeit nachher, ohne weitere Bestrafung, als Kriegsgefangene ausgetauscht; dieses bewirkte namentlich der edle Lafayette, der Fremde nicht so behandeln wollte, wie es unter diesen Umständen Pflicht gewesen wäre, mit den Eingebornen zu verfahren.

Wir wollen nun zur regelmäßigen Kriegsführung der Periode, bis zu welcher wir gelangt sind, zurückkehren.

Eins der ersten Seegefechte des Jahres 1779 bestand der Hampden von 22 Kanonen, ein Schiff, welches aus Massachusetts, wie man glaubt, als Privatschiff auslief. Der Hampden kreuzte im atlantischen Ocean unter 47° Breite und 28° Länge, als er luvwärts einem

fremden Schiffe begegnete. Ein kleiner bewaffneter Schooner begleitete den Hampden. Dieser gab jenem ein Zeichen sich zu nähern. Da die Nacht einbrach, trennten sich beide Schiffe, als plötzlich der Hampden dem fremden gegenüberstand. Bei Tagesanbruch waren das amerikanische und das englische Schiff etwas mehr als Kanonenschußweite von einander entfernt; das amerikanische setzte die Segel bei und um 7 Uhr Morgens, indem es sich gegen die Windvierung des verfolgten Schiffes unter der Lee aufstellte, gab es ihm eine volle Lage. Bis dahin hatte das fremde Schiff seine Kanonen befestigt gelassen, nun zeigte es plötzlich 13 auf einer Seite. Der Hampden bemerkte, daß er es mit einem schweren Schiffe und einer überlegenen Macht zu thun habe, jedoch hoffte der Capitain, das fremde Schiff werde nur schwaches Geschütz haben und da er keinen wesentlichen Schaden beim Beginnen des Gefechts erlitten hatte, beschloß er den Kampf fortzusetzen. Es entspann sich ein heftiges Treffen drei Stunden lang und zwar nur auf Pistolenschußweite. Der Hampden war genöthigt zu halen, da er in augenblicklicher Gefahr schwebte, seine Masten zu verlieren. Die Amerikaner verloren einen gewissen Capitain Pickering — ob er zur Marine gehörte oder die Truppen commandirte, weiß man nicht —; außerdem waren auch 20 Mann getödtet und verwundet. Der Indienfahrer hatte ebenfalls gelitten, obgleich sein Verlust nie bekannt wurde. Der Erfolg dieses Kampfes wurde von beiden

Theilen eifrigst bestritten; es scheint jedoch, daß beiderseits mit Hartnäckigkeit und Muth gekämpft worden war.

Am 18. April segelten die amerikanischen Schiffe Warren von 32 Kanonen, unter Capitain J. B. Hopkin; die Queen of France von 28 Kanonen, unter Capitain Olney; und der Ranger von 18 Kanonen, unter Capitain Simson, in Gesellschaft zu einer Kreuzfahrt von Boston ab; Capitain Hopkins war der älteste Offizier. Einige Tage, nachdem diese Schiffe ausgelaufen waren, kaperten sie ein britisches Privatschiff von 16 Kanonen. Von den Gefangenen erfuhren sie, daß so eben eine kleine Flotte von bewaffneten Transport- und Ammunitionsschiffen von New-York nach Georgien abgegangen wäre, um dem dortigen Feinde Hülfsmittel zu überbringen. Die drei Kreuzer spannten alle Segel zur Verfolgung auf, und spät am Tag gelang es ihnen, vor dem Cap Henry neun Segel einzuholen, von denen sie sieben ohne großen Widerstand wegnahmen. Durch die Nacht begünstigt, gelang es den zwei andern zu entkommen. Es zeigte sich, daß die gekaperten Schiffe folgende waren: Das britische Schiff Jason von 20 Kanonen mit einer Mannschaft von 150 Mann; das bewaffnete Schiff Maria von 16 Kanonen und 84 Mann; und der Privat-Schooner Hibernia von 8 Kanonen und 15 Mann. Die Maria hatte eine Ladung Kernmehl. Außer diesen Schiffen fielen noch die Brigg Patriot, Prinz Friedrich, Bachelor John und der Schooner Chance, die alle mit Vorräthen

beladen waren, in die Hände der Amerikaner. Unter den Gefangenen waren 24 britische Offiziere, die auf dem Weg waren sich zur südlichen Armee zu begeben *).

Die Führung des Schiffes Queen of France wurde nun dem Capitain Rathburne anvertraut, als das Schiff eine andere Kreuzfahrt in Gesellschaft mit dem Ranger und der Providence von 28 Kanonen, unter Capitän Whipple, unternahm; dieser Capitain war der älteste Offizier. Im Juli griff dieses Geschwader eine größere Flotte englischer Kauffahrteifahrer, die von einem Linienschiffe und einigen kleineren Schiffen begleitet waren, an. Den Amerikanern gelang es einige werthvolle Schiffe wegzunehmen, von denen 8 in Boston anlangten. Der Werth dieser Beute wird auf eine Million Dollars geschätzt. In Bezug auf den pecuniären Gewinn, war dieser Zug der glücklichste während der ganzen Dauer des Kriegs.

Capitain Manly wurde genöthigt Dienst auf dem Privatschiff Cumberland zu nehmen, was von dem Mangel an Schiffen in der Marine herrührte. Auf diesem wurde er durch die Fregatte gefangen, und nachdem er seine Austauschung bewirkt hatte, kreuzte er mit dem Jason, einem auf Privatkosten bewaffneten Schiffe. Auf diesem Schiffe wurde er in diesem Jahr von zwei feind-

*) Ein Obrist Campbell war der höchste gefangene Offizier, und wenn er der nämliche, der im Jahre 1776 vor Boston gefangen wurde, gewesen ist, so war er währenddem zweimal auf Transportschiffen kriegsgefangen.

lichen Privatschiffen, von denen das eine 18, das andere 16 Kanonen führte, angegriffen; allein der Jason stürzte kühn zwischen beide und feuerte seine volle Lage mit einer solchen Wirkung auf Backbord und Steuerbord, daß sich beide ergaben.

Wir verlassen nun die amerikanischen Gewässer und wenden noch einmal unsere Blicke nach der andern Hemisphäre.

Paul Jones war durch seinen Kreuzzug auf dem Ranger so berühmt geworden, daß er nach der Abfahrt seines Schiffes nach Amerika in Frankreich blieb, in der Hoffnung, er werde ein wichtiges Commando erhalten; in der That hatte ihn auch diese Absicht ursprünglich nach Europa verlockt. Manche verschiedene Pläne wurden deßhalb in den Jahren 1778 und 1779 angenommen und wieder aufgegeben, unter denen sich auch dieser befand, daß man mit Hülfe eines von Lafayette commandirten Corps eine Landung in Liverpool versuchen sollte. Alle diese Pläne blieben ohne Wirkung, und nach mancher beleidigender Zurückweisung, wurde endlich beschlossen, daß dieser berühmte Offizier zu einer Unternehmung verwendet werden sollte, die sich später eben so sonderbar an sich, als unpassend, nicht zu sagen unausführbar, auswies.

Es geht aus einem Briefe des französischen Marineministers, Herrn de Sartine, vom 4. Februar 1779 hervor, daß der König von Frankreich die Erlaubniß zur

Uebertragung des Commandos auf Capitain Jones und seine Zustimmung zum Ankauf des Duras, eines alten ziemlich großen Indienfahrers, der damals zu Orient lag, gegeben hatte. Noch drei andere wurden hinzugefügt, welche durch den mit dem Hof in Verbindung stehenden bedeutenden Bankier, Herrn Le Ray de Chaumont, der damals unter den Befehlen des französischen Ministeriums handelte, herbeigeschafft worden waren. Dr. Franklin, von dem man allgemein annahm, daß er, als Minister der Vereinigten Staaten, in rechtlicher Beziehung die ganze Angelegenheit leite, fügte Kraft seiner vom Congreß empfangenen Vollmacht noch die Alliance von 32 Kanonen hinzu. Diese so zusammengebrachten Schiffe bildeten ein kleines Geschwader, das aus dem Duras, der Alliance, der Pallas, dem Cerf und der Vengeance bestand. Die Pallas war ein, bei dieser Gelegenheit angekaufter Kauffahrteifahrer und die Vengeance eine kleine Brigg, welche ebenfalls ausdrücklich für diese Expedition erworben worden war, der Cerf, ein schöner großer Kutter, und mit Ausnahme der Alliance das einzige Kriegsschiff des Geschwaders. Alle diese Schiffe waren mit Ausnahme der Alliance in Frankreich gebaut und wurden durch folgendes Arrangement unter die amerikanische Flagge gestellt.

Die Offiziere erhielten von Dr. Franklin, welcher von seiner Ankunft in Europa an Vollmachten für Anstellungen auf eigne Verantwortlichkeit hin besaß, ihre

Anstellungen, die nur für eine gewisse Periode giltig waren. Die französischen Schiffe sollten nur die amerikanische Flagge tragen, während dieses eigenthümlichen Dienstes als amerikanische betrachtet und nach Beendigung desselben ihren früheren Eigenthümern wieder zurückgestellt werden. Die Gesetze und Bestimmungen der amerikanischen Marine sollten giltig sein, darnach auch das Commando ausgeübt und dem Herkommen gemäß alles Uebrige geordnet werden. Diejenigen Offiziere, welche bereits einen Rang im amerikanischen Dienst bekleideten, sollten natürlich nach dem Datum ihrer einzelnen Anstellungen den Vorrang haben, während die neuen Anstellungen nach den neuen Daten regulirt werden sollten. Nach einer besondern Bestimmung war Capitän Jones Oberbefehlshaber, welchen Posten er schon durch seine ursprüngliche Anstellung ansprechen konnte, da Capitain Landais auf der Alliance, der einzige andere regelmäßige Capitain des Geschwaders, der jüngere war. Ebenso war man darin übereingekommen, daß es ein gemeinsames Recht des amerikanischen Ministers und der französischen Regierung sein sollte, dem Commodore Instructionen zu ertheilen, und die Bewegungen des Geschwaders zu leiten.

Es ist nicht genau bekannt, woher die Mittel für die Ausrüstung dieses Geschwaders eigentlich genommen wurden, und höchst wahrscheinlich wird man darüber niemals ins Gewisse kommen. Ob man gleich den Namen

des Königs nannte, so ist es doch nicht unmöglich, daß Privathände mit ihm Spiel waren; indessen scheint so viel gewiß, daß die Regierung insofern dabei betheiligt war, daß sie die Schiffe anschaffte und zu einer gewissen Ausdehnung die Vorräthe benutzte. Dr. Franklin sagt ausdrücklich, daß er für kein einziges der in Gebrauch genommenen Schiffe Vorschüsse machte.

Da alles bei dieser wichtigen Unternehmung Interesse hat, so werden wir uns bemühen dem Leser eine genaue Uebersicht der physischen und moralischen Mittel zu verschaffen, welche in diesem merkwürdigen Kreuzzuge die Macht des Commodore Jones bildeten.

Der Duras, welcher zu Ehren Franklins seinen Namen mit dem des Bon Homme Richard vertauscht hatte *), war nach langem verdrießlichem Aufschub endlich bewaffnet und bemannt worden. Man hatte zwar den Befehl gegeben die nöthige Anzahl von Achtzehnpfündnern zu gießen, da man aber sah, daß die Zeit dafür nicht ausreichen würde, so kaufte man an ihrer Statt einige alte Zwölfpfündner an. Mit dieser materiellen Veränderung der Bewaffnung war der Richard, wie er gewöhnlich kurzweg familiärer Weise von den Matrosen genannt wurde, zum Auslaufen in die See bereit. Er war eigentlich ein Eindecker und hatte seine Bewaffnung auf dem

*) Der erste schriftstellerische Versuch des berühmten Dr. Franklin führt bekanntlich diese Ueberschrift. D. Uebers.

einen Verdeck, mit der gewöhnlichen Hinzufügung der Schanze und des Vorcastells; Commodore Jones hatte aber in der Absicht einige der größeren feindlichen Convois anzugreifen, 12 Schießlöcher in den unteren Kanonenraum machen und 6 alte Achtzehnpfündner dahin bringen lassen, weil er alle Kanonen auf einer Seite bei ruhiger See spielen lassen wollte. Die Höhe des Schiffs ließ diese Einrichtung zu, obgleich man vorher sehen konnte, daß diese Kanonen nur bei sehr ruhigem Wetter oder bei einem Angriffe leewärts gebraucht werden konnten. Auf seinem Haupt- oder eigentlichen Kanonenverdeck hatte das Schiff 28 Schießlöcher, der regelmäßigen Bauart eines Schiffes von 36 Kanonen nach alter Berechnung gemäß. Hier waren die Zwölfpfündner angebracht; auf der Schanze, dem Vorcastell und den schmalen Gängen lagen 8 Neunpfündner, die in allem eine gemischte und mehr leichte Bewaffnung von 42 Kanonen ausmachten. Nahm man die 6 Achtzehnpfündner weg, so war die Kanonenstärke des Bon Homme Richard der einer Fregatte von 32 Kanonen gleich. Das Schiff war im Ganzen sehr schwerfällig und schon vor vielen Jahren gebaut und hatte einen von jenen hohen altmodischen Spiegeln, welche verursachten, daß die Hintertheile der Schiffe, welche im Anfange des achtzehnten Jahrhunderts vom Stapel gelaufen waren, Thürmen glichen.

Commodore Jones war, um dieses sonderbar bewaffnete und construirte Schiff zu bemannen, genöthigt, einen

Haufen von noch zweideutigerer Zusammensetzung an Bord zu nehmen. Es fanden sich nur wenige Amerikaner, um die Offizierstellen auf der Schanze und dem Vordertheil des Schiffes zu besetzen. Der Rest der Mannschaft war ein Gemisch von Engländern, Irländern, Schottländern, Portugiesen, Norwegern, Deutschen, Spaniern, Schweden, Italienern, Malaien und zuweilen einem Insulaner. Um diesen gemischten Haufen in Ordnung zu halten, nahm Commodore Jones noch 135 Soldaten an Bord, die unter dem Commando einiger Offiziere von niederem Rang standen. Diese Marinesoldaten waren ganz zufällig angeworben und nicht weniger nach den Ländern gemischt, als die regelmäßige Mannschaft.

Als das Geschwader zum Auslaufen bereit war, erschien Herr Le Ray zu Orient und überreichte eine Uebereinkunft oder ein sogenanntes Concordat allen Offizieren zur Unterzeichnung. Commodore Jones schrieb dieser sonderbaren Uebereinkunft, welche in einigen Beziehungen diese Seeexpedition auf gleiche Linie mit einer Handelsgesellschaft stellte, großen Theils dem Ungehorsam seiner Capitaine zu, über den er sich nachher beklagte. Die Schiffe, welche unter der Insel Groix bei Orient vor Anker gelegen hatten, segelten am 19. Juni 1779 in südlicher Richtung mit einigen Transport- und Küstenfahrzeugen unter ihrem Convoi, ab. Die letzteren wurden alle nach ihren verschiedenen Bestimmungsorten in die Garonne-, Loire- und andere Häfen gebracht. Aber auch

schon auf ihnen hatte sich jener Ungehorsam gegen Befehle, jenes unseemännische Betragen und jene Nachlässigkeit gezeigt, welche die ganze Fahrt dieser schlecht zusammengelesenen Macht so bemerkbar machte. Während man noch an der Küste lag, gerieth die Alliance durch absichtliche schlechte Leitung mit dem Richard zusammen und verlor ihr Besansegel, der letztere zugleich seine Gallion, seinen Schaft und seinen Klüverbaum, wodurch man zur Rückkehr in den Hafen genöthigt war, um die Schiffe auszubessern.

Der Kutter Cerf ward, während man wiederum nordwärts steuerte, auf die Jagd eines fremden Segels ausgesandt und verließ seine bisherige Gesellschaft. Er griff am nächsten Morgen einen kleinen englischen Kreuzer von 14 Kanonen an und nöthigte ihn nach einem mehr als einstündigen, scharfen Gefechte die Segel zu streichen, mußte aber seine Prise wieder aufgeben, weil ein stärkeres Schiff erschien. Der Cerf nahm nun eiligst, mit einem Verlust von einigen Todten und Verwundeten, seinen Weg nach Orient.

Am 22. kamen drei feindliche Kriegsschiffe in das Angesicht des Geschwaders und segelten mit dem Winde eine zeitlang in paralleler Richtung, dann aber höchst wahrscheinlich durch die Höhe und das Ansehen des Richard getäuscht, preßten sie den Wind und entflohen durch Aufspannung aller Segel.

Am 26. verließen die Alliance und die Pallas die

Gesellschaft des Richard, der nun nur noch von der Brigg Vengeance begleitet wurde. Die vermißten Schiffe stellten sich nicht an dem bezeichneten Sammelorte, den Penmarks, ein. Der Richard gerieth, nachdem ihn am 29. die Vengeance mit seiner Erlaubniß verlassen, um eiligst nach den Roads von Groix zu segeln, mit zwei feindlichen Kreuzern zusammen, welche, nachdem sie erst Lust gezeigt hatten, ihm entgegen zu kommen, ebenfalls in der Meinung, die amerikanische Fregatte sei ein Zweidecker, weiter segelten. Commodore Jones bezeigte sich selbst mit dem bei dieser Gelegenheit von seiner Mannschaft bewiesenen Geist zufrieden, welche laut den Wunsch äußerte mit den Kreuzern anzubinden. Der Richard segelte nun am letzten des Monats nach seiner alten Station, den Roads, zurück, und warf Anker. Auch die Alliance und die Pallas liefen ein.

Noch ein anderer Verzug trat ein. Es wurde nämlich ein Gerichtshof zusammenberufen, um das Betragen des Capitains Landais auf der Alliance und anderer Offiziere, wegen des Einrennens auf den Richard, zu untersuchen. Beide Schiffe mußten einer Ausbesserung unterworfen werden. Glücklicherweise kam um diese Zeit ein Haufe von mehr als 100 ausgewechselter amerikanischer Seeleute von England an, wovon die meisten dem Geschwader einverleibt wurden. Dies wies sich als sehr großer Zuschuß nicht allein bei der Mannschaft des Richard, sondern auch bei der der Alliance aus, welcher

es im Punkte der Bemannung früherhin nicht besser ergangen war. Unter diesen Gefangenen, welche aus England kamen, befand sich auch Mr. Richard Dale, welcher als Untersteuermann auf dem Lexington, von 14 Kanonen, gefangen genommen wurde. Dieser junge Offizier kam nicht mit unter den Ausgelieferten nach Frankreich herüber, sondern war schon früher aus seinem Gefängniß Mill glücklich entkommen und hatte auf dem Richard Dienste genommen. Commodore Jones, der die Verdienste dieses jungen Offiziers erkannte, beförderte ihn bei der Reorganisation seines Corps zum ersten Lieutenant. Der Richard zählte nun beinahe 100 Amerikaner und mit Ausnahme eines Midshipman und des Commodore selbst, gehörten alle seine Offiziere auf der Schanze, so wie auch viele Unteroffiziere, zu dieser Zahl. In einem Briefe vom 11. August giebt Commodore Jones die Gesammtzahl der Mannschaft des Richard auf 380 Seelen an mit Einschluß von 137 Marinesoldaten.

Das Geschwader segelte am 14. August 1779 zum zweiten Mal von den Roads von Groix in Begleitung zweier französischer Caperschiffe, des Monsieur und Granville, unter den Befehlen des Commodore Jones aus. Am 18. wurde eine kostbare Prise weggenommen. Da aber einige Schwierigkeiten mit dem Befehlshaber des Monsieur darüber entstanden, verließ der letztere in der Nacht auf den 19. das Geschwader, was der Stärke desselben einen empfindlichen Verlust zufügte, da das

Schiff nicht weniger als 40 Kanonen an Bord hatte. Am 21. wurde eine andere Prise genommen. Als am 23. sich die Schiffe auf dem Cap Clear befanden, kappte die Mannschaft eines von Engländern bemannten Bootes, während sie bei stillem Wetter um den Vordertheil des Richard bugsirten, das Tau und entflohen. Mr. Cutting Cunt, der Segelmeister des Schiffes, bemannte ein anderes Boot mit vier Soldaten und setzte den Flüchtlingen nach. Nebel verhinderte das Boot die Schiffe wieder aufzufinden und seine Mannschaft gerieth dadurch in die Hände der Feinde, wodurch der Richard 20 seiner besten Leute verlor.

Der Cerf wurde den andern Tag ausgesandt, um das Boot zu recognosciren und sich nach der vermißten Mannschaft umzusehen. Dieses Schiff vereinigte sich durch einen sonderbaren Umstand, welcher niemals ganz aufgehellt wurde, ohne daß man indessen den geringsten Vorwurf auf seinen Befehlshaber wälzen konnte, nicht mehr mit dem Geschwader.

Während eines heftigen Windes trennte sich die Alliance und die Pallas von dem Richard und auch der Granville verließ ihn, übrigens auf Befehl, mit einer Prise. Die Trennung der Pallas wird dadurch erklärt, daß ihre Ruderpinne gebrochen war, aber die der Alliance kann nur allein dem unseemännischen und nicht offiziergemäßen Betragen ihres Befehlshabers zugerechnet wer-

den. Die Brigg Vengeance war am Morgen des 27. das einzige in der Begleitung des Richard's segelnde Schiff.

Der Richard nahm am Morgen des 31. August auf dem Cap Wrath einen großen Caper weg, der von London nach Quebeck segelte. Dieser Umstand beweis't, zu welchen Mitteln die englischen Schiffsoffiziere ihre Zuflucht ergreifen mußten, um ihre Wegnahme zu vermeiden; denn dieses Schiff war wirklich nordwärts gesegelt, um den Kreuzern aus dem Wege zu gehen. Während der Richard nun diesen Caper verfolgte, zeigte sich die Alliance in Begleitung eines andern Londoner Schiffes, eines Jamaicafahrers, den sie als Prise bekommen hatte.

Capitain Landais auf der Alliance, der, wie man später erfuhr, den französischen Marinedienst wegen seines sonderbaren unglücklichen Temperaments hatte verlassen müssen, begann nun seinen ungehorsamen und meuterischen Geist walten zu lassen. Er behauptete, daß, da sein Schiff das einzige wirklich amerikanische Geschwader sei, er auch über dem Commodore stände und nur nach eigenem Belieben die Fregatte benutzen würde.

Nachmittags zeigte sich ein fremdes Segel und der Richard befahl mit Angabe der Stärke, der Alliance Jagd auf dieses zu machen. Capitain Landais aber, anstatt diesem Signal zu gehorchen, ließ sein Schiff gerade nach der entgegengesetzten Richtung wenden, welche nöthig war, um den Befehl zu vollziehen. Ebenso mißachtete er mehrere andere Signale auf gleiche Weise und man kann

sagen, daß die Controlle des Commodore Jones über die Bewegungen dieses Schiffes, welches das thätigste in dem ganzen Geschwader hätte sein sollen, von jenem Augenblicke an ganz aufhörte.

Commodore Jones steuerte nun nach dem zweiten Vereinigungspunkt, den er bestimmt hatte, in der Hoffnung dort die vermißten Schiffe zu finden. Am 2. September erschien die Pallas, allein ohne Beute. Von diesem Tage an bis zum 13. September fuhr das Geschwader fort, vor Schottland zu kreuzen, während die Schiffe sich beständig trennten und wieder vereinigten, Capitain Landais sein vermeintliches Recht auf Beute sowohl, als auf sein eigenes Schiff geltend machte, was durchaus sich mit der Disciplin und den Gebräuchen jeder regelmäßigen Marine nicht vertrug. Am genannten Tage wurden die Cheviot Hills sichtbar.

Als der Commodore Jones in Erfahrung gebracht hatte, daß ein Schiff von 20 Kanonen nebst zwei oder drei Kuttern, mit Marinesoldaten bewaffnet, vor der Stadt Leith in der Meerenge Forth vor Anker lag, so beschloß er dort zu landen. Die Alliance war gerade abwesend, und da die Pallas und die Vengeance südwärts auf die Jagd gesegelt waren, so verursachte die Nothwendigkeit einer Verständigung, diesen Schiffen eine schlimme Verzögerung, ohne welche dieser so gut ersonnene und vortreffliche Plan ohne Zweifel gelungen wäre. Sobald der Commodore seine untergeordneten Schiffe

kommen sah und er die Befehle ertheilt hatte, drang er in die Meerenge und steuerte nach Leith; am 17. gelangte er bis auf Kanonenschußweite bis zur Stadt, und die Boote wurden herabgelassen und bewaffnet. Die Truppen, die landen sollten, waren von Hrn. von Chamilliard befehligt, während Hr. Dale vom Richard an der Spitze der Matrosen stand. Dieser hatte so eben seine Befehle erhalten und war im Begriff sich in sein Boot zu begeben, als ein Windstoß die Schiffe auseinander trieb und fast das Commodorschiff entmastete. Der Commodore Jones war nun genöthigt seine Segel zu füllen; er bemühte sich die errungene Stellung zu behaupten, allein die Gewalt des Windes nöthigte die Schiffe nachzugeben, und sie wurden vom frischen Wind in die Nordsee getrieben, wo eins der erbeuteten Fahrzeuge unterging.

Es ist nicht leicht die Folgen dieser raschen Unternehmung, wäre sie vom Wetter begünstigt worden, zu berechnen. Die Kühnheit, mit welcher alle Maßregeln getroffen wurden, hätte den Sieg gesichert; und in dem ganzen Plan erkennen wir die Bestimmtheit, den moralischen Muth und die wahre Begeisterung des Mannes, der so viel wagen konnte. Hr. Dale, ein höchst bescheidener, edler und kluger Mann, ist der Meinung, daß die Wichtigkeit des Sieges dem kühnen Versuch entsprochen haben würde.

Höchst ungern mußte nun der Commodore Jones seinem Vorhaben entsagen, und schon sann er auf ein

noch kühneres Wagestück; allein seine Collegen, wie er mit Bitterkeit in einem seiner Briefen seine Capitaine nannte, verweigerten Theil daran zu nehmen. Merkwürdig ist es, daß, als der Commodore Jones seinen zweiten Plan den jungen Seeoffizieren seines eigenen Schiffes vorlegte, sie sich alle bereit erklärten, ihm mit allen ihren Kräften beizustehen.

Das Unternehmen kam jedoch nicht zu Stande, in Folge der Einwendungen des Capitain Cottineau von der Pallas, eines Offiziers, dessen Urtheil beim Commodore stets viel galt.

Die Pallas und die Vengeance hatten soeben den Richard wahrscheinlich in der Absicht verlassen, jeden Versuch zur Ausführung dieses namenlosen Planes zu verhindern, und der Commodore war dadurch gezwungen seinen Capitainen südwärts zu folgen, oder sie ganz zu verlieren.

Vor Whitby vereinigten sich wieder die genannten Schiffe mit dem Richard und am 12. verfolgte dieser zwischen Flamborough Head und Spurn ein Kohlenschiff bis ans Ufer. Am folgenden Tag erschien der Richard, begleitet von der Vengeance, an der Mündung der Humber und zerstörte mehrere Schiffe. Piloten wurden auf's Schiff gelockt und man erfuhr manches über den Stand der Dinge auf dem festen Lande. Es schien, daß die ganze Küste in Schrecken versetzt war und schon manche Leute ihr Silbergeräth vergruben. Im Ganzen waren

ohngefähr 12 oder 13 Schiffe durch das Geschwader gekapert und noch einmal so viel zerstört worden. Das Gerücht, welche diese Thatsachen mit dem Erscheinen der Schiffe an der Küste und im Frith verknüpfte, hatte natürlich das Ganze zu einer seiner gewöhnlichen furchtbaren Erzählungen vergrößert. Vielleicht haben vor dieser Zeit niemals Kriegsschiffe auf der Küste von Großbritannien einen solchen örtlichen Schrecken verursacht.

Aus diesem Grunde hielt es Commodore Jones nicht für rathsam so nahe am Ufer zu verweilen, und er segelte nach Flamborough Head. Hier bemerkte man zwei große Schiffe, die man am folgenden Tag, den 23. September, für die Alliance und die Pallas erkannte. Wir sind bei dem wichtigsten Ereigniß angelangt, durch welches diese außerordentliche Kreuzfahrt vorzüglich berühmt wurde.

Der Wind wehte leicht südwärts, die See war ruhig, viele Schiffe zeigten sich und steuerten nach verschiedenen Punkten. Um Mittagszeit, als das ursprüngliche Geschwader des Commodore Jones, mit Ausnahme des Cerf und zweier Privatschiffe, vereinigt war, bewaffnete dieser berühmte Seemann eines der Pilotboote, die er zurückbehalten hatte, und schickte es luvwärts, um eine Brigg zu verfolgen, welche aus allen Kräften segelte. An Bord dieses kleinen Fahrzeugs befanden sich Second-Lieutenant Lunt und 15 Mann, die den ganzen Tag über vom Commodorschiff wegblieben. In Folge des

Verlusts der beiden Boote vor Cap Clear, und der Abwesenheit dieses Detaschements im Piloten-Boot, so wie auch einer großen Menge von Leuten, die an Bord der erbeuteten Schiffe waren, blieb der Bon Homme Richard nur auf einen Seelieutenant und wenig mehr als dreihundert Seelen, mit Ausnahme der Gefangenen, beschränkt. Der letzteren waren zwischen ein und zweihundert auf dem Schiff.

Kaum hatte das Piloten-Boot den Bon Homme Richard verlassen, als die leitenden Schiffe einer Flotte von mehr als vierzig Segeln erblickt wurden. Die Flotte dehnte sich hinter Flamborough Head in einer krummen Linie aus, wahrscheinlich um nach der Meerenge zu segeln. Aus früheren Mittheilungen wußte man, daß diese Flotte aus den baltischen Schiffen bestand, unter dem Convoi des Serapis von 44 Kanonen, unter Capitain Richard Pearson, und eines für den königlichen Dienst gemietheten Schiffes, das den Namen Counteß of Scarborough führte. Letzteres stand unter dem Commando des Capitain Piercy und hatte 22 Kanonen. Da unsere ganze Aufmerksamkeit einen Augenblick dem Serapis und dem Richard zugewandt werden soll, so geben wir eine weitläufigere Darstellung von der Stärke des ersteren.

Zu jener Zeit, von welcher wir berichten, waren die Schiffe von 44 Kanonen gewöhnlich mit zwei Verdecken versehen, so war auch die Construction des Serapis,

welches neu war, und für einen Schnellsegler galt. Auf seinen untern Batterieen waren 20 Achtzehnpfündner aufgestellt, auf dem obern Decke 20 Neunpfündner und auf den Hinter- und Vordercastellen 10 Sechspfündner; im Ganzen eine Bewaffnung von fünfzig Kanonen. Das Schiff hatte eine regelmäßige und disciplinirte Kriegsmannschaft von 320 Mann, nebst fünfzehn Lascaren oder indischen Matrosen.

Als das Geschwader diesen Zug erblickte, lagen die Kriegsschiffe nach dem Land zu hinten und leewärts, wahrscheinlich mit der Absicht, die Kauffahrteifahrer zusammenzuhalten. Die Railiffs vom Scarborough hatten die Gefahr, in welcher diese kleine Flotte schwebte, erkannt, und ein Boot an den Serapis abgeschickt, das ihm die Anwesenheit einer feindlichen Macht melden sollte; darauf feuerte der Capitain Pearson zwei Kanonen als Signale ab, daß die leitenden Schiffe sich um ihn sammeln sollten. Diese Befehle wurden nicht beachtet, und die an der Spitze fahrenden Schiffe segelten fort, bis sie ungefähr eine Stunde vom Lande entfernt waren.

Als sich nun der Commodore hinlänglich mit der Beschaffenheit der im Angesicht segelnden Flotte vertraut gemacht hatte, gab er das Signal zu einer allgemeinen Jagd; durch ein zweites Signal rief er den Lieutenant auf dem Piloton-Boote zurück, dann ließ er die Oberbramraa auf den Richard kreuzen. Diese feindseligen Signale alarmirten die nächsten englischen Schiffe, welche

schnell zusammentackten, Alarmschüsse abfeuerten, die Bramsegel fliegen ließen und durch alle möglichen Signale ihre Gefahr zu erkennen gaben, während sie sich eifrigst die Anwesenheit der Kriegsschiffe zu Nutze machten, um in aller Eile leewärts zu fliehen, oder näher am Ufer Schutz zu suchen. Dagegen gab der Serapis dem Scarborough das Zeichen, ihm zu folgen, segelte kühn in die See hinaus, bis er genügenden Wind erreicht hatte, dann tackte er und segelte wieder gegen das Ufer, um seine Begleitung zu schützen.

Die Alliance, die das äußerste der amerikanischen Schiffe war, übernahm die Leitung, und sprach im Vorbeifahren mit der Pallas. Es hat sich später herausgestellt, daß der Capitain Landais dem Commandanten der Pallas bei dieser Gelegenheit sagte, daß, wenn das feindliche Schiff mit fünfzig Kanonen bewaffnet sei, ihnen nichts Besseres übrig bliebe, als wo möglich zu entfliehen. Sein späteres Verfahren bestätigte diese Ansicht vollkommen; denn kaum war er den beiden englischen Schiffen nahe genug gekommen, daß er ihre Stärke beurtheilen konnte, so hielt er auf und segelte vom Land weg. Durch ein solches Benehmen handelte er nicht nur gegen die regelmäßige Ordnung einer Seeschlacht, sondern auch gegen den ausdrücklichen Befehl des Commodore Jones, der bei seinem Signal blieb, sich in einer Linie auszubreiten, so daß die Alliance hinter den Richard und die Pallas vor denselben gekommen wäre. In die-

sem Augenblick sprach die Pallas mit dem Richard, und fragte denselben, welche Stellung sie einnehmen sollte; sie erhielt ebenfalls die Weisung, eine Linie zu bilden. Allein die auffallenden Bewegungen des Capitains Landais schienen auch bei dem der Pallas Unentschlossenheit hervorzubringen, da sie bald darauf ebenfalls tackte und sich vom Land entfernte. Dagegen war Capitain Cottineau ein tüchtiger und rechtschaffener Mann, und that während dieses Vorgangs seine Pflicht; sein Manöver war durch das plötzliche Aufgeien des Richard nach dem Lande erklärlicherweise veranlaßt, das ihn glauben gemacht hatte, die Mannschaft hätte sich empört und sich mit dem Schiffe davon gemacht. So groß war der Mangel an Vertrauen, welcher in einer so zusammengesetzten Macht obwaltete, und so bedeutend waren die Nachtheile, unter welchen dieser berühmte Kampf gefochten wurde.

Weit entfernt, an Meuterei oder Flucht zu denken, ging die Mannschaft des Bon Homme Richard mit frohem Herzen auf die verschiedenen Verdecke, obgleich jeder von ihnen wußte, daß sie es mit einem überlegenen Feinde zu thun hätten; der hohe unbesiegbare Muth des Anführers hatte sich der ganzen Mannschaft mitgetheilt.

Als es dunkel zu werden anfing, konnte Commodore Jones die Bewegungen des Feindes nur mit Hülfe eines Nachtfernrohrs verfolgen. Wahrscheinlich trug die Dunkelheit der Nacht noch viel zu der Unentschiedenheit des Commandeurs auf der Pallas bei; denn von jener Zeit

an bis zum Aufgang des Mondes konnten ferne Gegenstände nur mit Schwierigkeit und selbst bei Mondschein nur unsicher unterschieden werden. Der Richard indessen hielt aus und stieß ungefähr um halb Acht auf den Serapis, während der Scarborough in einer geringen Entfernung leewärts sich befand. Als das amerikanische Schiff, welches windwärts stand, langsam näher kam, rief es Capitain Pearson mit dem Sprachrohr an. Die Antwort lautete zweideutig, und beide Schiffe feuerten beinahe zu gleicher Zeit ihre vollen Ladungen auf einander ab. Commodore Jones machte, da das Meer sehr ruhig war, von den im Kanonenraum aufgestellten Achtzehnpfündnern allein Gebrauch; da aber beim Abfeuern zwei von den Sechsen zersprangen, das obere Verdeck aufrissen und einen beträchtlichen Theil der Mannschaft, welche unten aufgestellt war, verwundete oder tödtete, so verließen alle Leute, durch diesen Unfall bestürzt, da sie kein hinlängliches Vertrauen mehr auf die Brauchbarkeit der schweren Kanonen hatten, dieselben augenblicklich. So war denn auf einmal die volle Ladung des Richard ungefähr um ein Dritttheil mehr als die seines Gegners vermindert, noch gar nicht den Nachtheil mit eingerechnet, daß die übrigen Kugeln unter die leichten Kanonen vertheilt werden mußten; kurz, der Kampf bestand nun zwischen Fregatten von Zwölf- und Achtzehnpfündnern, eine Art Kampf, in dem, wir wissen nicht mit welchem Rechte man dieses behaupten kann, die erstere niemals den Sieg

davon getragen haben soll. Commodore Jones sagt selbst, daß nach diesem Unfall all seine Hoffnung auf den Zwölfpfündnern beruhte, welche unter den Befehlen seines ersten Lieutenants standen.

Der Richard zog sein Marssegel ein und wechselte mehrere volle Ladungen; dann zog er seine Segel wieder auf und trieb eiligst auf den Serapis zu, der dicht beim Winde quer an seinem Spiegel vorbeisegelte und an der Windführung auf der Luvseite seines Gegners herankam, ihm den Wind ablief und ihn nun überholte. Die ganze Zeit über, etwa eine halbe Stunde, hatte man eine furchtbare und nahe Canonade unterhalten. Der Scarborough kam nun näher, aber es ist ungewiß, ob er feuerte oder nicht; von amerikanischer Seite wird behauptet, daß er den Richard wenigstens einmal der Länge nach beschoß; aber nach dem Bericht seines eignen Befehlshabers stellt es sich heraus, daß er wegen der Dunkelheit und des Rauchs sich fürchtete, seine Kanonen abzufeuern, da er die Schiffe der Feinde und der Freunde nicht unterscheiden konnte. Capitain Pearcy, der nicht gerne in der Nähe liegen und unnöthigerweise dem Feuer ausgesetzt sein wollte, entfernte sich vom Kampfe, wechselte aus ziemlicher Entfernung eine oder zwei volle Ladungen mit der Alliance, und ließ sich kurz nachher mit der Pallas ganz nahe in ein Gefecht ein, welche ihn, nach einem tapfern, beinahe einstündigen Kampfe, sich zu ergeben zwang.

Wir können nun, da wir die Stellung der andern Schiffe betrachtet haben, unsere Aufmerksamkeit auf die zwei Hauptkämpfer hinwenden. Da sich der Serapis fern hielt und ein besserer Segler und thätiger als der Richard war, so beschloß Capitain Pearson, sobald als er weit genug vorgesegelt sein würde, an dem andern Kiel des Richard quer vorbeizufahren. Als er aber bei diesem Versuche nicht Raum genug fand, hielt er sein Steuerruder an, um sich von seinem Gegner fern zu halten. Diese doppelte Bewegung brachte beide Schiffe beinahe in eine Linie, doch so, daß der Serapis die Vorhand hatte. Das englische Schiff kam durch diese unsicheren Evolutionen etwas von seiner Richtung ab, während das amerikanische, welches seine Segel dicht beim Wind braßte, sich ihm nicht allein näherte, sondern wirklich auch die Backen seines Gegners an der Windvierung einrannte. Die verschiedenen Manövres hatten, da der Wind nur leicht wehte, viel Zeit weggenommen, und beinahe eine Stunde war zwischen dem Feuer der ersten Kanonen und dem Augenblick, in welchem die Schiffe in der eben beschriebenen Weise aneinander geriethen, verflossen.

Die Engländer glaubten nun, die Amerikaner wollten entern, und einige Minuten verflossen in der Ungewißheit der Erwartung. Aber die Lage beider Schiffe war für keine Parthei zum Entern günstig genug. Da in diesem Augenblick das Feuer gänzlich eingestellt war, so fragte Capitain Pearson: „Habt ihr eure Farben

gestrichen?" worauf er: „ich habe noch nicht den Kampf begonnen!" zur Antwort erhielt.

Die Schiffe trennten sich indessen, da der Raaen des Richard bei dem Winde gebraßt und die Segel des Serapis voll waren. Sobald sie sich weit genug von einander befanden, hielt der Serapis sein Steuerruder an, brachte alle Segel, die mastwärts lagen, vorwärts, ließ die Hintersegel schlaff werden, wandte sich kurz auf seinem Kiele um oder wurde vielmehr vom Wind umgedreht, wahrscheinlich in der Absicht, um den Backen seines Feindes recht von der Seite zu an den Wind zu bringen, und ihn dann wiederum der Länge nach beschießen zu können. In dieser Lage hätte der Richard mit den Kanonen seines Steuerbords und der Serapis mit denen seines Backbords feuern müssen; Commodore Jones aber, der indessen die Erfolglosigkeit, es mit einem schwereren Geschütz aufzunehmen, erkannte, füllte, nachdem er in einiger Entfernung vorher die Riemen gestrichen, das Geitau und drehte sich in der Absicht dem Winde zu, dem Feind zu begegnen, wenn er in den Wind käme, und ihn quer vor die Klüsen seines Schiffes zum Liegen zu bringen. In dem Rauche aber irrte sich die eine oder die andere Parthei in der Berechnung der Entfernung, wodurch die beiden Schiffe an einander geriethen und das Bugspriet des englischen über das Hintertheil des Amerikaners wegging. Da keins von beiden viel Raum hatte, so verursachte das Zusammenstoßen

keine große Beschädigung und Commodore Jones kappte augenblicklich die Kardeln des Feindes mit eigner Hand an seinen Besanmast. Der Druck der Hintersegel auf den Serapis, welcher zu dieser Zeit beinahe vor dem Winde war, schob seinen Rumpf herab und die zwei Schiffe lagen allmählich ganz nahe der Länge nach neben einander; der Serapis jedoch verlor bei der Wendung seinen Klüverbaum. Ein Reserveanker wurde nun vom englischen Schiffe aus in das Verdeck des amerikanischen eingehakt und verschiedene Taue noch an Bord des letzteren befestigt, um es in dieser Lage zu erhalten.

Capitain Pearson, welcher eben so sehr von dem Vortheil eines regelmäßigen Kampfes, wie sein Gegner von dem Nachtheil überzeugt war, ließ, sobald die beiden Schiffe an einander gerathen waren, den Anker in der Hoffnung fallen, der Richard würde von ihm abgetrieben werden. Aber er täuschte sich vollkommen in seiner Erwartung, da die Raaen in einander gerathen waren, die beiden Rumpfe der Schiffe sich dicht an einander preßten, Taue hinten und vorne befestigt waren und selbst das Schnitzwerk die beiden Schiffe zusammenhielt. Als das Ankertau des Serapis die Wendung nahm, drehten sich die beiden Schiffe langsam, der Serapis mit seinen Backen und der Hintertheil des Richard der Strömung zu. In diesem Augenblick machte das englische Schiff einen Versuch zu entern, der aber ohne Verlust vereitelt wurde.

Die ganze Zeit über wüthete der Kampf fort. Die unteren Schießlöcher des Serapis waren bei der Wendung des Schiffes geschlossen worden, nun aber wurden sie geöffnet, um den Kanonen freien Spielraum zu lassen, und es kamen wirklich Fälle vor, bei welchen die Ladstöcke in die Schießlöcher des anderen Schiffes gebracht werden mußten, um sie in die Mündungen der eigenen Kanonen einzusetzen. Ein solcher Kampf konnte natürlich nur von kurzer Dauer sein. Wirklich säuberte das schwere Geschütz des Serapis mit einer oder zwei Ladungen alles, was vor ihm war, und die Kanonen auf dem Hauptverdeck des Richard mußten größtentheils verlassen werden. Viele Leute gingen auf das Oberverdeck und eine große Zahl sammelte sich auf der Vorderschanze, wo sie vor dem Feuer des Feindes sicher waren und den Kampf mit Granaten und Musketen fortsetzten.

Der Serapis zerschoß in diesem Zeitpunkte des Kampfes seinen Gegner unten beinahe in Stücke, der nur mit 2 Kanonen auf dem Quarterdeck den feindlichen Batterieen einigen Widerstand leisten konnte, und überhaupt im Ganzen nur von 3 oder 4 Zwölfpfündner Gebrauch machte. Es gelang dem Commodore Jones indessen, eine Kanone von der linken Seite des Schiffes neben jenen 2 andern aufzustellen, welche nun gegen das Ende des Kampfes unter seiner unmittelbaren Aufsicht mit großer Wirkung benutzt wurden. Er konnte aber nicht die gehörige Mannschaft zusammenbringen, um sich noch einer

zweiten Kanone zu bemeistern. Der Kampf würde nun hier sicherlich sein Ende erreicht haben, wenn sich nicht die Mannschaft von dem Tauwerk herab so muthig und thätig bewiesen hätte. Starke Abtheilungen hatten in den Mastkörben ihre Stellung genommen, und am Ende eines kurzen Kampfes hatten die Amerikaner den Feind bis auf den letzten Mann hinabgetrieben, worauf sie besonders auf das Quarterdeck des Serapis ein so lebhaftes Feuer unterhielten, daß sie Jeden hinweg trieben, der nicht niedergeschossen sein wollte.

Während so die Engländer beinahe den ganzen Kampf unten beherrschten, übten die Feinde auf dem Oberverdeck die Controlle aus. Einige amerikanische Matrosen legten das Hauptraa des Richard aus und fingen an, Handgranaten auf die zwei Oberverdecke des Schiffes zu werfen; die Mannschaft auf dem Vordercastell ihres eigenen Schiffes unterstützten ihre Anstrengungen dadurch, daß sie ebenfalls Handgranaten durch die Schießlöcher des Serapis schleuderten. Zuletzt wurde ein Matrose sogar so kühn, daß er seinen Posten an dem äußersten Ende des Raa's nahm, von wo aus er einen Feuereimer mit Brennmaterialien gefüllt und einer Lunte versehen, die Granaten mit so vieler Präcision hinabfallen ließ, daß eine sogar durch die Hauptluke ging. Die Matrosenjungen des Serapis hatten mehr Patronen aus der Pulverkammer heraufgebracht, als nöthig waren, und in ihrer Eile eine Reihe derselben auf dem Hauptverdeck in eine

Linie mit den Kanonen gelegt. Die ebenerwähnte Granate entzündete einiges in der Nähe liegende ausgefallene Pulver, und der Funke lief von Patrone zu Patrone, von dem Hauptmast an bis nach hinten.

Die Wirkung dieser Explosion war furchtbar; mehr als 20 Mann wurden augenblicklich getödtet, an manchem war nur noch der Kragen und die Aermelbinden ihrer Hemden und der Leibgürtel ihrer Segeltuchshosen geblieben. Der officielle Bericht, welcher eine Woche nach dem Gefechte über das Schiff mitgetheilt wurde, gab nicht weniger als 34 noch Lebende an, welche auf die obenbeschriebene Weise verwundet worden waren, von denen noch 30 in großer Lebensgefahr schwebten.

Capitain Pearson schreibt dieser Explosion die Vernichtung beinahe aller seiner Leute an den hintersten 5 oder 6 Kanonen zu. Im Ganzen aber mußten beinahe 60 von der Mannschaft des Serapis durch diesen plötzlichen Unfall auf einmal dienstunfähig gemacht worden sein.

Der Vortheil, welcher durch die kalte Unerschrockenheit der auf den Masten aufgestellten Mannschaft gewonnen worden war, brachte größtentheils den Erfolg auf den Ausgang des Kampfes ins Gleichgewicht; denn je schwächer das Feuer des Feindes, desto lebhafter wurde das des Commodore Jones; und in dem Grade, in welchem sich die Mannschaft des Richard wieder ermuthigt fühlte, wurden die Hoffnungen der auf dem Serapis schwächer. Eine der Kanonen war unter der unmitte

baren Aufsicht des Commodore Jones eine Zeitlang gegen den Hauptmast des Feindes gerichtet gewesen, während die zwei andern das Feuer von den Masten mit Schrot und Kartätschenkugeln unterstützt hatten. Durch diesen doppelten Angriff von den Verdecken zurückgehalten, wo eine Scene furchtbarer Verwüstung sich in dem Todeskampfe der Verwundeten und der Wirkung der Explosion darbot, begann der Muth der Engländer zu sinken; der Augenblick war gekommen, wo auch das Geringste sie zur Uebergabe vermocht haben würde. Aus dieser Niedergeschlagenheit wurden sie indessen noch zeitig durch eines jener unerwarteten Ereignisse gerissen, welche immer die Wechselfälle einer Schlacht begleiten.

Die Alliance hatte, nachdem sie, wie bereits gemeldet, mit dem Scarborough einige unwirksame volle Ladungen aus der Ferne gewechselt, leewärts gegen die zwei Hauptschiffe außerhalb der Schußrichtung ihren Platz genommen. Ohngefähr um halb neun Uhr zeigte sie sich, den Hintertheil des Serapis und die Backen des Richard kreuzend, und feuerte aus einer solchen Entfernung, daß man ohnmöglich sagen konnte, welches Schiff am meisten leiden würde. Sobald sie sich aus der Schußweite ihrer eigenen Kanonen gezogen hatte, wurde ihr Steuerruder in Thätigkeit gesetzt, segelte beinahe eine Meile leewärts weiter, und lavirte so lange, bis das Feuer zwischen der Pallas und dem Scarborough schwieg; dann kam sie innerhalb Sprachrohrweite und preiete beide Schiffe. Capitain

Cottineau von der Pallas ersuchte den Capitain Landais seine Prise in Beschlag zu nehmen und ihm zu erlauben, entweder dem Richard zur Hülfe zu eilen oder selbst mit der Alliance windwärts dem Commodore zur Hülfe mit Preßwind segeln zu dürfen.

Capitain Landais nahm nach einigem Verzuge die wichtige Pflicht seinem Gefährten beizustehen, auf sich selbst, segelte nun mit Preßwind und erschien um dieselbe Zeit, bei welcher wir in der Erzählung des Kampfes stehen blieben, direct windwärts gegen die beiden Schiffe, westwärts mit dem Vordertheil der Alliance. Hier eröffnete sie zu gleicher Zeit, eben so schädlich dem Freund wie dem Feind, ihr Feuer, und befand sich bald, indem sie sich nur wenig abhielt und mit ihrem Feuer fortfuhr, auf der linken Seite des Richard und man versichert, daß sie ihr Feuer erst einstellte als sie sich schon nah am Segelbalken desselben befand.

Fünfzig Stimmen preieten nun, um der Mannschaft der Alliance verständlich zu machen, daß sie auf das unrechte Schiff feuerte und 3 Laternen wurden in einer Linie auf dem Richard aufgehangen, welches das regelmäßige Signal für die Erkennung während eines Nachtgefechtes war. Ein Offizier erhielt den Befehl dem Capitain Landais die Ordre zu ertheilen, das feindliche Schiff zu entern, und die Frage, ob der Befehl verstanden worden sei, wurde bejaht.

Die Schiffe konnten unterschieden werden, da der

Mond schon eine Zeitlang aufgegangen war, und der Richard ganz schwarz aussah, während der Serapis gelbe Seitenflächen hatte, weßhalb auf dem Richard allgemein die Meinung verbreitet war, daß sie absichtlich angegriffen worden seien. Als die ersten Schüsse von der Alliance abgefeuert waren, verließ die Mannschaft am Bord des Richard ein oder zwei der Zwölfpfündner, mit denen sie wieder zu feuern begonnen hatte, und alle behaupteten, daß die Engländer auf der Alliance die Oberhand erhalten hätten und nun den Feind unterstützten. Das Feuer von der Alliance dismontirte eine oder zwei Kanonen, löschte einige Laternen auf dem Hauptverdecke aus und fügte den Masten großen Schaden zu.

Die Alliance segelte darauf eine kleine Entfernung mit Preßwind und hielt sich immer auf der rechten Seite des Richard; bald nachher erschien sie wieder und hielt sich an der linken Seite am Segelbalken des Richard ab, geiete die Backen desselben von der Seite zu und den Kiel seines Gegners. Es ist gewiß, daß bei dieser Gelegenheit die Alliance das Feuer trotz der Möglichkeit, daß die Schüsse nur durch den Richard den Serapis erreichen konnten, wieder eröffnete. Zehen oder zwölf Mann scheinen auf dem Vordercastell des Richard, welches zu jener Zeit gedrängt voll war, getödtet worden zu sein, und unter ihnen ein Offizier mit Namen Caßwel, welcher noch sterbend behauptete, daß er seine Wunde durch eine feindliche Kugel erhalten habe.

Die Alliance, nachdem sie die Backen des Richard und den Hintertheil des Serapis im Vorbeifahren bestrichen hatte, während sie Schrot abfeuerte, segelte wieder leewärts und nahm von Neuem eine feste Stellung ein, ohne irgend im Geringsten an dem ferneren Kampf Antheil zu nehmen. Das Feuer der Alliance hatte sehr viel zum Leckwerden des Richards beigetragen, und schon so viel Wasser war durch die von den Schüssen herrührenden Löcher eingedrungen, daß er zu sinken begann. Es ist durch viele Zeugen erwiesen, daß die gefährlichsten Löcher am Bord des Richard sich unter dem Backen und der Gilling des Spiegels an seiner linken Seite an solchen Plätzen fanden, wo sie nicht von dem Feuer des Serapis herrühren konnten. Dieser Beweis ist indessen zu widerlegen, da wir gesehen haben, daß der Serapis am Anfang des Gefechts auf die linke Seite des Richards segelte und sich nachher an dem Backen seiner linken Seite in der Absicht befand, seinen vorderen Kiel zu kreuzen. Es ist sicherlich möglich, daß Kugeln an den erwähnten Plätzen in den Richard einschlugen und daß, als das Schiff wegen den andern lecken Stellen zu sinken begann, die dann plötzlich ihm beigebrachten neuen Löcher die Gefahr vermehrten. Wenn dagegen die Alliance, während sie sich an den Backen und dem Viering befand, wirklich feuerte, wie es aus einer Masse unwidersprochener Zeugen hervorgeht, so können die gefährlichsten ihm allerdings von diesem Schiffe beigebracht worden sein.

Lassen wir nun jene Anschuldigung auf sich beruhen. Soviel ist gewiß, daß, sobald die Alliance leewärts gesegelt war, das Gerücht sich auf dem Richard verbreitete, das Schiff sei im Sinken begriffen. Auf beiden Schiffen war mehrmals Feuer ausgebrochen und nur mit Mühe war man der Flammen Meister geworden; aber hier hatte man mit einem neuen Feinde zu streiten, und da die Nachricht gerade vom Zimmermann kam, dessen Pflicht es war die Pumpen zu untersuchen, so verursachte sie eine sehr große Bestürzung.

Der Richard hatte mehr als 100 englische Gefangene an Bord und der Waffenmeister ließ sie in der Uebereilung alle hinaufgehen, damit sie ihr Leben retten konnten. In der Verwirrung einer solchen nächtlichen Scene schlüpfte ein Caperbriefmeister, der auf der Höhe von Nordschottland gefangen wurde, durch ein Loch aus dem Richard in ein anderes des Serapis, wo er dem Capitain Pearson berichtete, daß in einigen Minuten das Gefecht wahrscheinlich zu seinen Gunsten endigen würde, oder sein Feind zu Grund gehen müßte, da er selbst befreit worden sei, um sein Leben zu retten.

Gerade in diesem Augenblick kam der Constabel, der anders wo wenig zu thun hatte, auf das Verdeck und da er weder den Commodore Jones noch Herrn Dale erblickte, die beide sich mit den befreiten Gefangenen beschäftigten und glaubte, daß der Caperbriefmeister, der einzige vornehmere Gefangene im Schiffe, todt sei, eilte

er an das Hinterschiff und zog die Flagge herunter. Glücklicherweise war der Flaggenstab weggeschossen und da die Flagge schon im Wasser hing, hatte er kein anderes Mittel, seine Absicht, sich ergeben zu wollen, verständlich zu machen, als laut um Pardon zu bitten.

Capitain Pearson rief nun an, um zu fragen, ob der Richard um Pardon bäte. Der Commodore Jones antwortete selbst verneinend. Es ist wahrscheinlich, daß die Antwort nicht gehört wurde, oder daß man, wenn sie gehört wurde, vermuthet hat, sie wäre von einem Unberechtigten gegeben. Denn, ermuthigt durch das, was er von dem entwichenen Gefangenen erfahren hatte, wie auch durch die Verwirrung, die auf dem Richard obwaltete, befahl der englische Capitain, seine Leute zusammen zu rufen und sobald sie versammelt waren, ertheilte er den Befehl, das erbeutete Schiff in Besitz zu nehmen. Einige der Seeleute nahten sich wirklich der Schanddecke des amerikanischen Schiffes. Da sie aber nichts als Soldaten fanden, die bereit schienen, Gewalt mit Gewalt zu vertreiben, zogen sie sich eiligst zurück. Während dieser Zeit blieben die Marsgasten nicht müßig und der Feind wurde bald mit Verlust hinunter getrieben.

Indessen versammelte Herr Dale, der keine Kanonen hatte, die er gebrauchen konnte, die Gefangenen zum Pumpen, indem er ihre Bestürzung benutzte und hielt wahrscheinlich den Richard durch den Mißgriff selbst flott, der sie an den Rand des Verderbens gebracht hatte. Die

Schiffe geriethen wieder in Flammen und beide hörten, mit Ausnahme einiger wenigen Kanonen auf jeder Seite, auf zu kämpfen, um ihren gefährlicheren Feind zu überwältigen. Man behauptet, daß im Laufe des Kampfes der Serapis nicht weniger als zwölfmal gebrannt habe, während, wie wir es noch sehen werden, der Richard gegen das Ende immerfort brannte.

Sobald die Ordnung auf dem Richard nach dem oben erwähnten Anrufen um Pardon wieder hergestellt war, schien das Glück ihm wieder günstig zu sein, während die Engländer, die fast bis zum letzten Mann hinunter getrieben waren, in hohem Grad die Hoffnung des Sieges aufgegeben zu haben schienen. Das Kanonenfeuer ließ auf dem letzteren bedeutend nach, während der Richard wieder einige Kanonen mehr gebrauchen konnte. Der Hauptmast des Serapis fing an zu wanken und überhaupt verminderte sich sein Widerstand. Ungefähr eine Stunde nach der Explosion oder zwischen drei und drei und einer halben Stunde nachdem der erste Kanoschuß fiel, und zwischen zwei und zwei und einer halben Stunde, nachdem die Schiffe aneinander gekommen waren, zog der Capitain Pearson mit eigener Hand die Flagge des Serapis herunter, indem seine Leute sich weigerten, ferner dem Feuer der Matrosen des Richard sich auszusetzen.

Sobald es bekannt wurde, daß die englische Flagge gesenkt war, ging Herr Dale auf die Schanddecke des

Richard und schwang sich, während er sich an dem Hänger der Brassen des großen Segels hielt, an Bord des Serapis. Auf dem Hinterverdeck fand er den Capitain Pearson fast ganz allein. Dieser wackere Offizier hatte nämlich seinen Posten während der ganzen Dauer dieses nahen und mörderischen Kampfes behauptet. — In dem Augenblick, wo Herr Dale den englischen Capitain anredete, kam der erste Lieutenant herauf und fragte: ob der Richard gestrichen hätte, da das Feuer gänzlich aufgehört. Herr Dale gab nun dem englischen Offizier zu verstehen, daß er in Bezug auf die Lage der Dinge im Irrthum sei, da der Serapis vor dem Richard, nicht aber der Richard vor dem Serapis gestrichen hätte. Als Capitain Pearson diese Aussage bestätigte, stimmte der Untergebene bei und erbot sich hinunter zu gehen, um das Feuer der Kanonen gegen das amerikanische Schiff, das noch immer fortdauerte, aufhören zu lassen.

Hierin wollte Herr Dale nicht willigen, ehe beide Offiziere augenblicklich sich auf den Richard begeben hätten. Alsdann hörte das Feuern auf. Dem Hrn. Dale folgten gleich darauf auf das Hintercastell des Serapis Hr. Mayrant, ein Seecadet und ein Theil der Schiffsmannschaft. Als der erstere das Hintercastell des gefangenen Schiffes betrat, wurde er in den Schenkeln durch eine Schiffspike verwundet, welche ein Mann in der Kuhle hielt, der von der Uebergabe nichts wußte. So glich sonderbarer Weise der Schluß dieses merkwürdigen Gefechts den frühe-

ren Kämpfen, in welchen Blut vergossen wurde und Schüsse fielen, während der Offizier in freundschaftlichem Gespräch mit seinem Gefangenen war.

Sobald Capitain Pearson sich an Bord des Richard befand und Hr. Dale eine genügende Sicherheit erhalten hatte, befahl der Commodore Jones die festhaltende Taue zu kappen und die Schiffe zu trennen. Er grüßte den Serapis, als der Richard sich von seiner Seite entfernte und befahl ihm, seinem Schiff zu folgen. Hr. Dale hatte nun die Segel des Serapis auf den Mast gebraßt und das Rad herunter gelassen; allein das Schiff blieb unbeweglich trotz Steuer und Segeln. Erstaunt und aufgeregt sprang der wackere Lieutenant von dem Compaßsegel auf, und fiel, so lang er war, auf das Verdeck. Er war nämlich von einem Splitter am Bein schwer verwundet worden und bis zu diesem Augenblick hatte er es gar nicht bemerkt. Nachdem er sich wieder aufgerichtet hatte, kam der Segelmeister des Serapis und bemerkte ihm, daß das Schiff noch geankert wäre.

Allein in demselben Augenblicke erschien der Secondlieutenant Lunt, der mit dem Pilotenboot abwesend war, vor dem erbeuteten Schiff und kam an Bord desselben. Diesem Offizier übertrug Hr. Dale die Leitung des Schiffes, das Tau wurde gekappt und wie es befohlen war, folgte der Serapis dem Richard.

War auch nun dieser lange und blutige Kampf beendigt, so dauerte doch für die Sieger die Gefahr und die

Strapatzen fort. Der Richard brannte noch immer und drohte zu sinken. Die Flammen hatten den inneren Raum erreicht und sich so weit verbreitet, daß die Magazine in größter Gefahr schwebten, während andererseits die stets thätigen Pumpen kaum das Wasser in derselben Höhe erhalten konnten. Wäre es nur auf die erschöpften Leute beider kämpfenden Theile angekommen, das Schiff würde untergegangen sein. Allein die andern Schiffe des Geschwaders sandten Leute, um die Pumpen in fortwährender Thätigkeit zu erhalten. Die Feuersgefahr wurde so ausgebreitet, daß alles Pulver auf das Verdeck gebracht wurde, um eine Explosion zu verhüten. So wurde der übrige Theil der Nacht zugebracht, während beständig ein Theil der Mannschaft bei den Pumpen beschäftigt war und der andere den Flammen Einhalt zu thun suchte. Dies dauerte bis um 10 Uhr Vormittags, (den 24.) wo die Flammen gelöscht waren. Nach dem Kampfe stahlen 8 oder 10 Engländer, die im Richard sich befanden, ein Boot des Serapis, steuerten fort und landeten zu Scarborough. Mehrere Leute waren wegen des Zustandes ihres Schiffes so in Angst, daß sie über Bord sprangen, um schwimmend zu den andern Schiffen zu gelangen.

Gegen Abend wurde der Zustand des Richard untersucht. Gegen den hinteren Theil, gerade den Kanonen des Serapis gegenüber und an dem Theil, der durch die Explosion nicht zerstört war, waren die Innhölzer fast

alle entweder hinein= oder herausgeschlagen, denn in dieser Hinsicht war an beiden Seiten des Schiffes kein Unterschied zu bemerken und man behauptete sogar, daß das Hintertheil und Vordercastell in die Constabelkammer gefallen sein würde, wären noch einige Rippen mehr hinweggeschossen worden. In der That war der leere Raum so groß geworden, daß gegen das Ende des Gefechts manche Kugel, die von dieser Seite vom Serapis abgeschossen wurde, durchgefahren sein muß, ohne irgend etwas zu berühren. Das Steuerruder war vom Hintersteven abgeschnitten worden und die Heckbalken fast herausgeschossen. Besonders war der ganze hintere Theil des Schiffes, der unter dem halben Verdeck sich befand, in Stücke zerschlagen und nichts hatte die auf dem halben Verdeck stehenden Leute gerettet, als die Unmöglichkeit Kanonen hinauf zu richten, die den zu beschießenden Gegenstand berührten.

Das Ergebniß dieser Untersuchung war, daß Jedermann von der Nothwendigkeit überzeugt wurde, den Richard in einen Hafen zu führen, im Fall er in die Luft gesprengt werden müßte.

Commodore Jones nahm den Rath an, seine Verwundeten zu entfernen, so lange das Wetter noch mild war; ungern gab er den Befehl, diese Maßregel zu vollziehen. Die folgende Nacht und den Morgen des nächsten Tages brachte man mit der Erfüllung dieser nothwendigen Pflicht zu, und ungefähr um 9 Uhr mußte

der Offizier der Pallas, dem die Führung des Richard aufgetragen wurde, nebst den Leuten, die mit dem Pumpen beschäftigt waren, das Schiff wider seinen Willen verlassen, indem das Wasser das untere Verdeck erreicht hatte. Um 10 Uhr wälzte sich der Bon Homme Richard schwer dahin, schlug um und versank langsam, mit dem Bug voran, ins Meer.

Der Serapis hatte weit weniger gelitten, als der Richard, da die Kanonen des letzteren so leicht und so schnell zum Schweigen gebracht wurden; allein kaum waren beide Schiffe getrennt, als der Hauptmast des Serapis fiel und die Bramstange des Besanmastes mit sich herunter riß. Obgleich Nothmasten aufgerichtet waren, wurde dennoch das Schiff fast hülflos in der Nordsee bis zum 6. October umhergeworfen, wo die Ueberbleibsel des Geschwaders mit beiden erbeuteten Schiffen in den Texel einliefen, dem Hafen, der ihnen zur Ausbesserung bestimmt wurde. Im Kampfe zwischen dem Richard und dem Serapis wurde manches Leben eingebüßt, obgleich von keiner Seite etwas Zuverläßiges hierüber vorliegt. Capitain Pearson schlägt den Verlust des Richard an Getödteten und Verwundeten auf 300 Mann an, eine Gesammtsumme, die fast die ganze Mannschaft einbegriffen hätte, was gewiß eine große Uebertreibung oder wenigstens ein großer Irrthum ist. Nach einem noch vorhandenen Verzeichniß, welches die Offiziere und Leute auf dem Richard, mit Ausnahme der Seesoldaten,

enthält, wurden 42 Mann getödtet oder starben an ihren Wunden unmittelbar nach der Schlacht, und 41 verwundet. So bringt man für diesen Theil der Mannschaft die Zahl 83 heraus, während die Liste 227 enthält. Allein von vielen der in der Liste aufgeführten Personen weiß man, daß sie dem Kampf gar nicht beigewohnt haben. So z. B. war keiner der jüngeren Lieutenants anwesend, die etwa 30 Mann bei sich hatten; dann muß man auch noch den Theil der Mannschaft abrechnen, der sich in den erbeuteten Schiffen befand. Da einige nicht eingeschriebene Freiwillige an Bord waren, so werden wir, wenn wir die Zahl des Theils der regelmäßigen Mannschaft, die dem Kampf beiwohnte, auf 200 setzen, uns wahrscheinlich nicht weit von der Wahrheit entfernen. Wenn wir nun die Seesoldaten, die an Bord blieben, auf 120 anschlagen und dasselbe Verhältniß für die Zukunft beobachten, so wird das Ergebniß 49 sein, wonach die Gesammtzahl des vollständigen Verlustes des Richard 132 betragen würde. Man weiß jedoch, daß am Anfang des Gefechts die sogenannten Seesoldaten in keinem Verhältniß mit der übrigen Mannschaft zu leiden hatten, und da ein allgemeiner Bericht den ganzen Verlust des Richard auf 150 Mann angab, so sind wir geneigt zu glauben, daß diese Angabe ziemlich richtig ist.

Capitain Pearson gibt einen Theil seines Verlustes auf 117 Mann an, indem er zu gleicher Zeit annimmt, daß manche getödtet und verwundet wurden, deren

Namen er nicht angeben könne. Es ist höchst wahrscheinlich, daß der Verlust an Leuten auf beiden Schiffen ungefähr gleich war, und daß beinahe oder wohl die ganze Hälfte von denen, die gefochten haben, getödtet oder verwundet wurden. Commodore Jones spricht in einem Briefe, den er einige Zeit nach diesem Ereignisse schrieb, die Meinung aus, als sei der Verlust des Richard geringer als der des Serapis gewesen. Daß zwei Schiffe von so bedeutender Stärke mehr als zwei Stunden an einander befestigt waren, und während dieser Zeit mit Kanonen und Musketen gefeuert, sowie jede andere Art der damaligen Kriegsführung bekannten Zerstörungsmittel in Thätigkeit gesetzt wurden, und dennoch die Mannschaft nicht mehr darunter litt, erregt unser Erstaunen; allein dieses Factum muß der Eigenthümlichkeit dieses Kampfes zugeschrieben werden, indem die meisten Engländer gleich beim Beginn des Gefechts sich hinter ihre Schanzen flüchten mußten und die Amerikaner über die Feuerlinie der Engländer getrieben wurden, so daß sie gleichsam beiderseits gegen das Feuer ihrer respectiven Feinde geschützt waren. Es war allerdings ein mörderisches und blutiges Gefecht, allein hätten diese Umstände nicht stattgefunden, so würde es nicht so lang gedauert haben, dagegen vielleicht noch blutiger ausgefallen sein *).

*) Der Verfasser glaubte, er müsse dies berühmte Seegefecht so ausführlich beschreiben, indem der Gegenstand immer allgemeine Theilnahme fand, und manche Irrthümer in Bezug auf Einzeln-

Zehntes Kapitel.

Paul Jones in Holland. — Forderung der englischen Regierung. — Jones erhält den Befehl, Holland zu verlassen. — Eine Untersuchung in Bezug auf das Benehmen des Capitain Landais wird angeordnet. — Paul Jones auf dem Ariel. — Danksagungen werden für ihn vom Congreß votirt. — Die Amerika von 74 Kanonen. — Kreuzfahrt des Deane und des Boston. — Kampf zwischen der Providence und dem Diligent. — Der Hazard und der Active. — Der Protector und der Duff. — Unglücklicher Zug. — Wirkungen, welche derselbe auf die amerikanischen Seeunternehmungen hatte.

Die Ankunft des Paul Jones nebst seiner erbeuteten Schiffe in Holland setzte die diplomatische Welt in große Bewegung. Die Engländer verlangten die Loslassung

---

heiten so lange bestanden haben, die endlich berichtigt werden mußten. In seiner Erzählung folgte er den besten Quellen. Selten stimmen zwei Augenzeugen in allen Thatsachen überein; allein durch genaue Nachforschungen gelang es dem Verfasser, wenigstens seiner Meinung nach herauszubringen, was am glaubwürdigsten und wahrscheinlichsten ist, und nach diesem Grundsatz hat er gehandelt. Commodore Dale, ein in jeder Hinsicht achtungswerther Zeuge, insofern seine Stellung ihn in den Stand setzte, die Einzelnheiten sich zu bemerken, hatte, als er noch lebte, die Gefälligkeit, dem Verfasser die Manöver des Schiffs zu beschreiben, die, wie wir es hoffen, so dargestellt sind, daß sie jeder Seemann verstehen wird. Nur zwei Hauptumstände dieser Art scheinen dem Verfasser zweifelhaft. Die Alliance näherte sich nämlich dreimal und feuerte jedes Mal auf beide Partheien. Allein die Erzählungen oder vielmehr Zeugnisse — denn es sind mehrere Bestätigungen von Offizieren vorhanden, nicht allein vom Richard, sondern auch von der

der Gefangenen, und daß Jones selbst als ein Seeräuber betrachtet werde. Die holländische Regierung, obschon geneigt die Amerikaner zu begünstigen, war jedoch nicht

Alliance, der Pallas rc. — sind so dunkel und verwirrt, daß es sehr schwierig ist, ein wahres Urtheil in Bezug auf die Art, die Ordnung und genaue Zeit zu gewinnen, wie und wo diese Angriffe geschehen. In der Absicht, keine Meinung in Bezug auf das letzte Feuern der Alliance mit Bestimmtheit auszusprechen, hat der Verfasser alle drei Angriffe derselben zusammengezogen, obgleich er geneigt wäre zu glauben, daß der zweite Angriff von Seiten dieses Schiffs etwas später geschah, als man es nach der Art der Erzählung vermuthen könnte. Das Wort mag (may) ist der Unbestimmtheit zuzuschreiben, am meisten vielleicht der Ungewißheit des Zeugnisses, das die Begebenheit in der Zeitordnung, die wir in dem Text beobachtet haben, darstellt. Capitain Pearson sagt, oder soll in seinem officiellen Bericht gesagt haben, daß die Alliance „während des ganzen Gefechts um uns segelte und auf uns von vorn und hinten feuerte rc.“ Diese Bestätigung ist durch die formellen Zeugnisse fast jeden Offiziers des Richard, sowie von Personen, die auf der Alliance sich befanden, als auch von Zuschauern in Booten und von Offizieren anderer nahen Schiffe widersprochen worden. Der erste Lieutenant und der Segelmeister der Alliance behaupten, daß sie nie bis in die Höhe des Serapis gekommen seien, daß sie demnach nie um denselben gelangen konnten. Sie sagen ebenfalls, daß sie den Scarborough angegriffen hätten, und zwar auf große Schußweite und kurze Zeit, eine Thatsache, welche der Capitain Pearson, der den Scarborough commandirte, bestätigt. Sie fügen noch hinzu, daß ihr Schiff lange Zeit vom Kampfe abwesend war, und daß es nur drei volle Ladungen oder Theile von Ladungen auf den Richard oder Serapis abgefeuert habe Dem Zeugniß nach ist fast kein Zweifel, daß in materieller Hinsicht die Alliance dem Richard mehr als dem Serapis schadete, obgleich es höchst wahrscheinlich ist, daß Capitain Pearson, der in jenem Augenblicke diesen Umstand

zum Krieg gerüstet und zog es daher vor Zeit zu gewinnen. Nun folgte eine lange Correspondenz, die sich mit einer solchen politischen Ausflucht endigte, wie man sie gewöhnlich anwendet, wenn man durch eine Mystification der Gefahr entgehen will, die Wahrheit zu gestehen. Der Serapis, der wieder bemastet und ausgerüstet wurde, kam mit dem Scarborough nach Frankreich, und nach Suspendirung des Capitain Landais übernahm der Commodore Jones das Commando der Alliance, und erhielt den Befehl Holland zu verlassen.

Man sollte glauben, daß es in Holland zwei Partheien gegeben hätte: die des Fürsten und die des Volkes. Das Volk hielt es mit den Amerikanern; allein der Fürst hielt seinen Admiral im Texel zurück, dem es jedoch nach manchen Plackereien endlich gelang die Alliance zu zwingen sich im Angesicht einer feindlichen Flotte, die den Fremdling ungern in ihrer Nähe sah, in die See zu begeben. Die Alliance lief am 27. December 1779 aus, und am 10. Februar 1780 erreichte sie wohlbehalten die Rhede von Groix. Sie kam durch den Canal und näherte

---

nicht wissen konnte, sich durch die Nähe der Alliance eher bewegen lassen konnte, zu streichen.

Der zweite Punkt, bei welchem der Verfasser im Zweifel ist, bezieht sich auf das Feuern des Scarborough auf den Richard, ob dies nämlich geschah, ehe er selbst mit den andern Schiffen im Gefecht begriffen war. Der Verf. stimmt für die bejahende Meinung, während er jedoch annimmt, daß dieser Umstand sehr zweifelhaft ist.

sich weit genug dem in den Downs stationirten Geschwader, daß sie dessen Stärke ausmitteln konnte; mehrmals wurde sie verfolgt und machte einen kleinen Kreuzzug im biscayischen Meerbusen, nachdem sie Spanien berührt hatte. Capitain Conyngham, der in einem Privatschiff gefangen wurde, war zur Alliance gelangt, und kam bei Lorient auf das Schiff.

Ob wir gleich dem Lauf der Ereignisse vorgreifen, so wollen wir die Geschichte dieses Schiffes vollends erzählen, in so fern sie sich an den Capitain Landais, den früheren Anführer, knüpft. Dieser Offizier wurde nach Paris geschickt, um sich vor dem amerikanischen Minister über sein Verhalten zu rechtfertigen. Seine Ansprüche auf das fernere Commando der Alliance wurde dem Herrn Arthur Lee vorgelegt; dieser hielt sich damals zu Paris auf und bewies sich mehrere Jahre hindurch als ein einsichtsvoller und wirkender Agent der Regierung. Nach der Entscheidung des Commissärs wurde dem Capitain Landais die Anführung der Alliance wieder anvertraut; Arthur Lee führte als Grund seines Urtheils an, daß, da er sein Commando von der höchsten Gewalt, von der Zustimmung des Congresses erhalten hätte, er nicht von einer untergeordneten Behörde abgesetzt werden könnte. Im Juni segelte Capitain Landais mit seinem Schiff nach Amerika; die Alliance wurde alsdann einem Offizier anvertraut, der sich besser dazu eignete, die trefflichen Eigenschaften dieses Schiffes zu benutzen und dem

es endlich gelang ihm seinen eigenthümlichen Charakter wieder anzueignen. Während seiner Ueberfahrt wurde Capitain Landais, indem man Geisteskrankheit vorschützte, seines Commando's entsetzt und kurz darauf aus der Marine entlassen. Man glaubt, daß er es der Abwesenheit des Commodore Jones zu danken hatte, sein Benehmen nicht schwerer büßen zu müssen. Commodor Jones, der sich nach Amerika sehnte, übernahm das Commando des Ariels von 20 Kanonen; dieses kleine Schiff wurde vom König von Frankreich den Amerikanern geliehen, um angeworbene Soldaten nach Amerika bringen zu können. Auf diesem Schiffe und mit einem Theil der Offiziere und Leute, die zum Richard gehört hatten, segelte Paul Jones von Groix am 7. September ab. Der Ariel hatte ein oder zwei Tage nach seiner Abfahrt eine steife Kühle auszuhalten, in welcher er fast zu Grunde ging. Das Schiff war so sehr von dem Wind gedrückt, daß seine niedere Nocken häufig ins Wasser tauchten, und daß, obschon man die Anker hatte fallen lassen, es doch schweien wollte. Um das Sinken zu verhüten, wurde der Vordermast gekappt, und da der Kiel des Hauptmastes sich aus der Spur herausgearbeitet hatte, folgte auch dieser Sparren und riß den Besanmast mit sich herunter.

Nachdem der Ariel wieder nach Lorient zurückgesteuert war, um sich auszubessern, segelte er zum zweiten Mal am 18. December nach Amerika ab. Bei dieser Ueberfahrt begegnete er einem feindlichen Schiffe unge-

fähr von seiner Größe; es war Nacht; nach langen Reden und Einwendungen begann ein kleiner Kampf; das englische Schiff fingirte sich ergeben zu wollen; allein es benutzte seine Stellung und entkam mit vollen Segeln den Amerikanern. Hier muß ein unbegreifliches Mißverständniß stattgefunden, oder Commodore Jones muß sich geirrt haben, denn in seinem Tagebuch sagt er in Bezug auf diese Begebenheit, es sei ein Schiff von 20 Kanonen gewesen, Triumph genannt, und stellt den Ausgang des Kampfes als einen Sieg dar. Der Triumph, wenn das englische Schiff wirklich so hieß, war höchst wahrscheinlich ein Caper, welches unmöglich einem stärkeren Kriegsschiff widerstehen konnte, und obschon mit List, so entwischte er doch dem Ariel durch schnelleres Manövriren *). Am 18. Februar 1781, nach einer Abwesenheit von mehr als drei Jahren, langte Paul Jones wohlbehalten in Philadelphia an **).

---

*) Privatmittheilung des Commodore Dale an den Verfasser.

**) John Paul wurde am 6. Juli 1747 zu Arbigland, an der Meerenge Solway, im Königreich Schottland geboren. Sein Vater war Gärtner bei Herrn Crack, einem Edelmann jener Umgegend. In seinem zwölften Jahre wurde der junge John bei einem Schiffsherrn, der wegen Handelsgeschäfte nach Virginien segelte, in die Lehre gethan, und so kam er, dreizehn Jahre alt, zum ersten Mal nach Amerika. Ein älterer Bruder hatte sich in Virginien verheirathet und angesiedelt, und von dieser Zeit an schien der junge Paul auch die Absicht zu haben, in Amerika zu bleiben. Als sein Herr fallirte, gab er seinen Lehrbrief auf, und bald finden wir ihn an Bord eines Sclaven-

Ehe wir in die amerikanischen Gewässer und zu den regelmäßigeren Begebenheiten des Jahres 1779 zurück-

---

schiffes. Da der Herr und der Steuermann dieses Schiffes starben, so übernahm Paul die Leitung desselben und führte es in den Hafen, und von dieser Zeit an erscheint er als Befehlshaber der Schiffe, auf welchen er sich befand. Um das Jahr 1770 ließ er einen Mann, Namens Mungo Maxwell, eines Vergehens wegen auspeitschen; der Bestrafte reichte aber eine Klage wegen Mißhandlungen ein, und drohte dem Paul Jones mit einer gerichtlichen Verfolgung. Die Klage wurde von den örtlichen Behörden (Westindien) als unbegründet zurückgewiesen; allein kurz darauf kam Maxwell auf ein anderes Schiff und starb plötzlich. Als dieses bekannt wurde, setzten Paul's Feinde das Gerücht in Umlauf, Maxwell sei in Folge der Mißhandlungen seines früheren Herrn gestorben. Wenn auch dieses Gerücht später als unbegründet erscheint, so erregte es doch ein Vorurtheil gegen den jungen Seemann, und in späteren Jahren, als er berühmt wurde, benutzten es noch Leute für politische Zwecke, Leute, die über eine solche Ungerechtigkeit hätten erhaben sein sollen. Paul Jones wurde über eine so schlechte Behandlung aufgebracht, und verließ, so zu sagen, sein Vaterland. Im Jahr 1773 starb sein Bruder und er kam nach Virginien, in der Absicht, sich daselbst niederzulassen. Hier fügte er, aus welchem Grunde weiß man nicht, den Namen Jones seinen beiden andern Namen bei. Die Feindseligkeiten des Jahres 1775 trieben ihn aus seinem Versteck, und er war der älteste Lieutenant, der im Dienst des Congresses regelmäßig angestellt wurde. Da dieses vor der Unabhängigkeitserklärung geschah, so war der relative Rang noch nicht festgesetzt; allein im October 1776 erscheint sein Name auf den Ranglisten als der 18te Capitain. Seine erste Kreuzfahrt unternahm er auf dem Alfred, unter Capitain Saltenstall, dem Schiffe, welches die breite Flagge des Commodore Hopkins trug, und das erste Treffen, dem er beiwohnte, war das mit dem Glasgow Von dem Alfred wurde er als Capitain auf die Kriegsschaluppe Provis,

kehren, wollen wir noch hinzufügen, daß nach Untersuchung des Verhaltens Paul Jones', und der damit zusam-

nur von 12 Kanonen, versetzt. Hierauf commandirte er den Alfred von 24 Kanonen. Im Jahr 1777 bekam er den Ranger, ein rankes, schweres Schiff mit einer Reihe Kanonen und ohne Bewaffnung am oberen Theil, dabei noch ein schlechter Segler. Im Jahr 1778, nachdem er im irländischen Canal gekreuzt und den Drake weggenommen hatte, gab er das Commando auf dem Ranger ab und erhielt im Jahr 1779 die Anführung des Geschwaders unter dem berühmten Concordat. Seine späteren Bewegungen bis zum Frieden werden im obigen Text erwähnt werden.

1782 kam er auf die Amerika von 74 Kanonen, und an demselben Tag, wo das Schiff vom Stapel lief, übergab er es dem Chevalier de Martigne, dem letzten Capitain des Magnifique, der durch die Amerika ersetzt werden sollte. Hierauf kreuzte er bis zum Abschluß des Friedens als Freiwilliger in der französischen Flotte. Im November 1783 segelte er mit dem Auftrag nach Frankreich, wegen der Wiedererstattung von Prisengeldern mit den verschiedenen Ländern Europa's zu unterhandeln. Dieses Geschäft führte ihn 1787 nach Amerika, aber wiederum, noch im Verlauf derselben Jahreszeit, nach Europa zurück. Die Angelegenheiten seiner Prisen führten ihn nach dem Norden, und um dieselbe Zeit wurden ihm Anträge gemacht, in die russische Marine zu treten, was er auch im Frühling des Jahres 1788 mit dem Rang eines Contre-Admirals that. Kurz nachher erhielt er ein wichtiges Commando gegen die Türken, und er soll in dieser Stellung wesentliche Dienste geleistet haben. Persönliche Feindschaften trieben ihn im Jahre 1789 aus Rußland weg. Er begab sich mit Beibehaltung seines Ranges und seiner Pension nach Paris. Von dieser Zeit an blieb er in Frankreich und den angrenzenden Ländern Europa's bis an seinen Tod, der sich in Paris am 18. Juli 1792 ereignete. Nach seinem Tode war er noch zum Agenten des amerikanischen Gouvernements ernannt worden, um mit Algier zu unterhandeln.

menhängenden Thaten in Europa, ihm der Congreß eine Danksagung votirte, und ihm durch einen for-

---

Paul Jones war mit allem Recht ein merkwürdiger Mann. Er hatte eine achtbare englische Erziehung erhalten, und, nachdem sein Ehrgeiz durch glückliche Erfolge geweckt war, scheint er große Aufmerksamkeit auf den intelligenten Theil seines Standes verwendet zu haben. Aus seinen Thaten leuchtet jene große Kühnheit eines Unternehmungsgeistes hervor, welcher einen großen Seecapitain bezeichnet, ob er gleich in seinem berühmtesten Gefechte keine andere wahre hohe Eigenschaft bewies, als den unbeugsamen Entschluß, zu siegen. Die meisten der Unfälle indessen, die den Bon Homme Richard trafen, müssen dem Insubordinationsgeist seiner Capitaine und der schlechten Ausrüstung seines eigenen Schiffes zugeschrieben werden. Das einzige noch übrige Mittel zum Sieg, nämlich auf den Serapis einzurennen, glich ihm ganz.

Paul Jones war mehr unter, als über mittlerer Größe, und seine Gesichtszüge sollen viel von jener Gemüthsruhe besessen haben, welche tiefen Enthusiasmus anzeigt. Es ist kein Zweifel, daß seine Ueberlegenheit mehr aus der Stärke seiner Ueberzeugung entsprang, als ans seinem Talente zu combiniren, obgleich seine Verstandesfähigkeiten sehr tüchtig waren. Seine Verbindungen in Paris scheinen in ihm einen Geschmack erweckt zu haben, der, wenn er sich spät im Leben einstellt, gewöhnlich in Uebertreibung ausartet. Persönlich hätte man ihn für eitel halten können. Dies ist indessen eine leicht zu entschuldigende Schwäche bei einem Manne seiner Erziehung und seiner früheren Gewohnheiten, die plötzlich den Schmeicheleien und der Verführung der Pariser Gesellschaft ausgesetzt wurden. Er war niemals verheirathet, obgleich er nicht gleichgültig gegen das schöne Geschlecht war, was aus seinen Briefen, poetischen Ergüssen, so wie aus seinen galanten Abentheuern hervorgeht. Eine gewisse Vorliebe für literarischen Geschmack, der sich vorzüglich in seinen Huldigungen für diejenigen zeigte, welche er bewunderte, war eine seiner bedeutendsten schwachen Seiten.

mellen Beschluß das Commando der Amerika von 74 Kanonen verlieh, des einzigen der sechs Schiffe dieser Klasse, das nach der Verordnung von 1776 erbaut worden war. Um diesen Punkt unsers Gegenstandes auf einmal zu überblicken, so wird die Bemerkung passend erscheinen, daß die Amerika nie unter der Nationalflagge in die See auslief, da der Congreß beschlossen hatte, dieses Schiff seinem Bundesgenossen Ludwig XVI. als Ersatz des vor Boston weggenommenen Magnifique von 74 Kanonen anzubieten. Man kam am 3. September 1782 über dieses freundliche Anerbieten überein, und da der Krieg fast

---

Paul Jones war im Gefecht tapfer, in jeder Unternehmung kühn und originell, im Sieg mild und edelmüthig, in seinen Beweggründen sehr zur Uneigennützigkeit geneigt, obgleich ehrgeizig nach Ruhm und begierig nach Auszeichnung; in Geldangelegenheiten liberal; seine Neigungen waren natürlich und aufrichtig, und sein Temperament, die Fälle ausgenommen, wo seine Ehre angegriffen wurde, gerecht und nachgiebig. Er besaß indessen nicht jene ruhige Selbstachtung eines Mannes, der der Ungerechtigkeit mit würdiger Haltung entgegentreten kann, und seine Klagen über ungerechte Behandlung und Vernachlässigung, für welche allerdings hinreichender Grund vorhanden war, verscherzten ihm viel in Frankreich und Amerika. Hätten ihm die Umstände ein hohes Commando übertragen, so ist gar nicht daran zu zweifeln, daß er den unübertroffenen Ruhm eines der größten Seecapitaine erlangt hätte, oder in dem Streben darnach untergegangen wäre.

Paul Jones empfing von der amerikanischen Regierung viele Beweise der Hochachtung; Ludwig XVI. schlug ihn zum Ritter des Verdienstordens, und Catharina von Rußland verlieh ihm das St. Annen-Ordensband. Unter andern Auszeichnungen empfing er auch eine Pension von Dänemark.

beendigt war, so machte Paul Jones im Dienst keine Kreuzfahrt mehr. Da die Amerika Frankreich schon angeboten wurde, als sie noch auf dem Stapel lag, so besaßen eigentlich die Vereinigten Staaten während des Revolutionskrieges kein Schiff mit zwei Verdecken.

Wir kehren nun zum regelmäßigen Gang der Begebenheiten zurück.

Im Laufe des Sommers 1779 machten der Deane von 32 Kanonen, unter Capitain Samuel Nicholson, und der Boston von 24 Kanonen, unter Capitain Tucker, eine gemeinschaftliche Kreuzfahrt. Diese zwei Schiffe erbeuteten im August desselben Jahres viele Prisen, jedoch fiel kein bedeutendes Gefecht vor. Unter den Prisen waren das Paketboot „Sandwich" von 16 Kanonen, zwei Caperschiffe nebst der Glencairn von 20 Kanonen und dem Thorn von 18.

Im Frühling desselben Jahrs nahm die Providence von 12 Kanonen, unter Capitain Hacker, den Diligent von gleicher Stärke nach einem hitzigen Gefechte weg. Das Nähere über dieses Gefecht ist verloren gegangen, obgleich man weiß, daß es höchst ehrenvoll für den amerikanischen Offizier ausgefallen war. Der Diligent scheint in den Dienst genommen worden zu sein.

Ein blutiges Gefecht fiel ebenfalls ohngefähr um dieselbe Zeit zwischen dem Staatskreuzer von Massachusetts, dem Hazard von 14 Kanonen, unter dem Capitain John Foster Williams, und dem Active von 18 Kanonen,

welcher dem königlichen Dienst angehört haben soll, vor; der Kampf dauerte eine halbe Stunde und endigte zu Gunsten des Hazard. Der Active soll 33 Todte und Verwundete und der Hazard 8 an Bord gehabt haben. Kurz nach diesem glücklichen Gefecht ward Capitain William zum Befehlshaber des Protector von 20 Kanonen, der demselben Staate angehörte, ernannt und bestand im Juni ein hitziges Gefecht mit dem Duff, der an Stärke dem Protector gleich gewesen sein soll, einem jener schweren Caperschiffe, welche um diese Zeit gewöhnlich ausgesandt wurden. Nach einem hitzigen, mehr als einstündigen Gefechte flog der Duff auf. Dem Protector gelang es 75 von der Mannschaft desselben zu retten; er selbst hatte 6 Verwundete und Todte. Er aber, da er so viele Prisen nahm und bemannen mußte, entkam kaum der Gefahr selbst hinweggenommen zu werden, als er mit der feindlichen Fregatte Thames von 32 Kanonen zusammengerieth, der er jedoch nach einem scharfen Rückzugsgefechte, in welchem sie selbst oben sehr stark beschädigt wurde, glücklich entkam. Capitain Williams wurde nach seiner Rückkunft in den Hafen, als ein Offizier und Seemann von hohem Rufe, augenblicklich zum Befehlshaber einer neuen Expedition ernannt, welche so unglücklich als je eine ausfiel, bei welcher amerikanische Seeleute betheiligt waren.

Der Staat von Massachusetts beschloß den Feind, der einen starken Posten zu Penobscott errichtet hatte,

von seinem Gebiete zu vertreiben, ohne die Hülfe des Congresses in Anspruch zu nehmen. Wahrscheinlich verleitete ein Gefühl des Stolzes zu dieser Maßregel, da das Land damals noch beinahe eine Wildniß war. Indessen muß wohl bemerkt werden, daß nach der Vertreibung des General Gage aus Boston, der Feind nirgendwo versucht hatte, einen anderen Posten als diesen zu behaupten, welcher an einer entfernten und unbewohnten Grenze innerhalb des Gebiets von Neu-England lag. Für diesen Zweck hob Massachusetts 1500 Mann seiner eigenen Miliz aus und die Schiffe der Vereinigten Staaten, der Warren von 32 Kanonen, unter Capitain Saltonstall, der Diligent von 14 Kanonen, unter Capitain Brown und die Providence von 12 Kanonen, unter Capitain Hacken, erhielten den Befehl sich mit der Expedition zu vereinigen, in der sie die einzigen regelmäßigen Kreuzer waren, welche bei dieser Gelegenheit benutzt wurden. Drei andere Schiffe, welche ebenfalls Massachusetts zugehörten, nebst 13 Privatcapern und vielen Transport- und Vorraths-Fahrzeugen, wurden ebenfalls unter die Befehle des Capitain Saltonstall gestellt. General Covel commandirte die Brigade.

Am 25. Juli erschien diese Macht vor Penobscott. Während die Miliz landete, griffen der Warren und einige andre starke Schiffe die feindlichen Werke an. Die Canonade war lebhaft und der Warren soll während des Gefechtes mit den Batterieen und des Landens der Trup-

pen 30 Verwundete und Todte gezählt haben. Die Landung der Truppen indessen ward sehr glücklich durch den General Covel mit einem Verlust von ohngefähr 100 Mann aller Waffengattungen vollzogen. Der commandirende Offizier sandte, da er die Unmöglichkeit einsah den Platz mit seiner gegenwärtigen Macht zu überwältigen, nach Verstärkungen. Am 13. August, während man auf die Rückkehr eines Boten wartete, ward von dem Beobachtungsschiffe Tyrannicide die Nachricht überbracht, daß Sir George Collier auf dem Rainbou von 64 Kanonen nebst 4 andern Kriegsschiffen in die Bai einlief. Die Truppen wurden augenblicklich wieder eingeschifft und es erfolgte eine allgemeine übereilte und verwirrte Flucht. Das britische Geschwader, aus 5 Linienschiffen bestehend, kam sehr schnell heran und verfolgte die Schiffe eine lange Strecke stromaufwärts. Der Feind war bald so nahe gekommen, daß er von seinen leichten Kanonen auf dem Buge Gebrauch machen konnte und die Amerikaner erwiederten das Feuer. Es war ohne Zweifel der Wunsch des Capitain Saltonstall's das seichte Wasser zu erreichen, ehe er überwältigt würde; da er dies aber unausführbar fand, rannte er sein Schiff an's Ufer und zündete es an. Die meisten der anderen Schiffe, welche diesem Beispiel folgten, wurden zerstört und nur 3 oder 4 fielen in die Hände der Feinde.

Capitain Saltonstall wurde wegen dieses unglücklichen Ereignisses und in einiger Beziehung vielleicht nicht mit

Unrecht, getadelt, obgleich zu fürchten ist, daß es mehr durch die Gewohnheit der Oeffentlichkeit herbeigeführt wurde, wie es in allen Ländern öfters geschieht, wo die öffentliche Meinung einen großen Einfluß ausübt. Hätte man die ganze Unternehmung geheimer gehalten, so würde man gewiß Zeit gefunden haben, den Zweck in dieser entfernten Gegend zu erreichen, ehe eine hinreichende Macht gegen die Angreifenden hätte zusammengebracht werden können. In militärischer Hinsicht scheinen die Hauptfehler in einer falschen Berechnung der Mittel beim Beginn bestanden zu haben und in der Vernachlässigung solche Batterien aufzuwerfen, welche die Schiffe gegen die Kriegsschiffe der Feinde hätten beschützen können. Es konnte sicherlich nicht erwartet werden, daß Privatcaper mit leichten Kanonen bewaffnet, Zweideckern Widerstand leisten konnten, und doch war es allgemein bekannt, daß eine englische Flotte solcher Schiffe an der Küste stationirt war. Der Warren, das größte unter den amerikanischen Schiffen, war eine gewöhnliche Fregatte von 32 Kanonen und führte eine Batterie von Zwölfpfündnern auf seinem Hauptverdeck. Was man etwa mit einer regelmäßigen Macht hätte versuchen können, das mußte hier wegen des Insubordinationsgeistes der Mannschaft aufgegeben werden, und jedes Schiff versuchte, was auch die Capitaine für's Beste hielten, seine eigene Rettung.

Die gelandeten Truppen und Matrosen fanden sich in Mitten einer Wildniß und hatten auf den verschie-

denen Richtungen, welche sie einschlugen, die härtesten Leiden zu erdulden, ehe sie die Niederlassungen erreichten. Wohl verdient das Factum erwähnt zu werden, daß Capitain Saltonstall, als bei dieser Gelegenheit am Anfang der Expedition der Warren schlecht bemannt war und nur mit Schwierigkeit Leute angeworben werden konnten, den augenblicklichen fühlbaren Mangel durch Matrosenpressen abstellte.

Der unglückliche Ausgang dieser Expedition brachte den amerikanischen Unternehmungen zur See einen harten Schlag bei. Viele Privatcaper und Staatsschiffe, welche gegen den Handel des Feindes sehr thätig gewesen waren, wurden entweder gekapert oder zerstört. Unter den Schiffen, welche aufflogen, war auch die Providence von 12 Kanonen, welche eine der ersten Kreuzer war, die von den Vereinigten Staaten ausgesandt und wegen ihrer Thaten, welche bei Weitem ihre Stärke überstiegen, so berühmt geworden war. Wir haben Grund anzunehmen, so weit wir es ermitteln können, daß dieser kleine Kreuzer im Verlauf seines Dienstes mit Schaluppen- und Brigg-Takelwerk versehen war. Die Providence war beim Beginn des Krieges ein Privatkreuzer von Rhode Island, und ihrem ursprünglichen Befehlshaber, dem Capitain Whipple *), abgekauft wor-

*) Man nimmt an, daß Capitain Whipple während des Brandes der Gaspe im Jahr 1770 der commandirende Offizier gewesen ist.

den, welcher selbst in den Dienst als erster Befehlshaber des Columbus von 22 Kanonen eintrat, und später als der zwölfte Capitain in der regelmäßigen Liste von 1770 aufgeführt wurde.

Eilftes Kapitel.

Die amerikanische Küste wird den Engländern preisgegeben. — Der Fall von Charleston. — Amerikanische Schiffe werden versenkt und weggenommen. — Die Engländer verweigern die Auslieferung amerikanischer Kriegsgefangnen. — Verminderung der amerikanischen Marine. — Der Congreß läßt in seinen Anstrengungen nach. — Gefecht zwischen dem Trumbull und dem Watt. — Wegnahme der Charming Molly durch die Saratoga. — Verlust des letzteren Schiffs. — Capitain Barry auf der Alliance. — Wegnahme einer englischen Schaluppe und Brigg durch die Alliance. — Wegnahme der Confederacy. — Wegnahme des Trumbull. — Gefecht zwischen dem Congreß und dem Savage. — Glücklicher Kreuzzug des Deane. — Die Alliance und ein englisches Schiff. — Der Friede von 1783.

Am Anfang des Jahres 1780 hatte sich die Flotte unter dem Grafen d'Estaing nach Westindien zurückgezogen, und die ganze amerikanische Küste fiel eine Zeitlang unter die Gewalt der Engländer. Sir Henry Clinton benutzte die Gelegenheit mit einer starken Macht von Schiffen und Truppen gegen Charleston zu segeln, das sich nach einer kurzen aber kräftigen Belagerung ergab. Mehrere amerikanische Kriegsschiffe lagen damals in dem Hafen unter dem Befehl des Capitain Whipple, der, weil er die Unmöglichkeit zu entfliehen einsah, sein Ge-

schwader in den Cooper brachte, verschiedene Schiffe an seiner Mündung versenkte und seine ganze Mannschaft und alle seine Kanonen für die Vertheidigung der Stadt, mit Ausnahme derer eines Schiffes, ans Land setzte. Die Providence, von 28 Kanonen, unter Capitain Whipple; die Queen of France, von 28 Kanonen, *) unter Capitain Rathburne; der Boston, von 24 Kanonen, unter Capitain Tucker; der Ranger, von 18 Kanonen, unter Capitain Simpson, und verschiedene kleinere Schiffe fielen in die Hände der Feinde.

Die englische Regierung fand zu der Zeit das System der Privatkaperei für ihre Schifffahrt so verderblich, daß sie beschloß, die Auswechslung eines jeden in ihre Hände gefallenen Seemanns zu verweigern. Dadurch, daß sie diese Politik befolgte, brachten sie eine bedeutende Anzahl von Gefangenen zusammen, welche sie auf ihren Rückfrachtschiffen nach England sandten. Die Unternehmungen der Amerikaner zur See, welche natürlich sich nur auf eine geringe Anzahl von Seeoffizieren und Matrosen beschränkt sahen, litten darunter fühlbar.

Auch durch den Fall von Charleston wurde die Stärke der regelmäßigen amerikanischen Marine, klein wie sie schon früherhin stets gewesen war, noch mehr vermindert. Von den Fregatten scheinen die Alliance, von

*) Dieses Schiff soll eine kleine Fregatte gewesen sein, welche d amerikanischen Commissionäre zu Nantes in Frankreich hatte erbauen lassen.

32 Kanonen, der Haggue (früherhin Deane), von 32 Kanonen, die Confederacy, von 32 Kanonen, der Trumbull, von 28, und eins oder zwei in Europa gekaufte oder geborgte Schiffe, von allen übrig geblieben zu sein, während die kleineren Kreuzer, gleich dem Krug, welcher zerbricht, wenn er zu lang zum Brunnen geht, kein besseres Schicksal getheilt hatten.

Der Congreß scheint in Folge aller dieser Verluste, des vorgerückten Kriegszustandes und der französischen Alliance, welche die Flotten Frankreichs an die amerikanische Küste geführt hatten, jede bedeutende Anstrengung zur Vermehrung der Seemacht für den Augenblick unnöthig erachtet zu haben. Die Privat- und Staatskreuzer waren ausgelaufen und so thätig als gewöhnlich, ob sie gleich in Zahl und folglich auch in ihrer allgemeinen Wirksamkeit sehr vermindert worden waren. Wir finden im Gegensatz zu der Verminderung dieser Anstrengungen, das englische Parlement der Regierung die Erlaubniß ertheilend, nicht weniger als 85,000 Mann in der englischen Marine, die Seesoldaten mit eingerechnet, zu verwenden.

Das erste bedeutende Gefecht, welches dieses Jahr zwischen einem feindlichen und einem Schiff der Vereinigten Staaten stattfand, steht nichts destoweniger in dem Rufe, eins der heißesten und hartnäckigsten des ganzen Krieges gewesen zu sein. Am 2. Juni 1780 bemerkte der Trumbull, von 28 Kanonen, damals unter

dem Befehle des Capitain James Nicholson, des ältesten Offiziers der Marine, während er unter dem 35° 54′ der Breite und 66° westlicher Länge kreuzte, von den Spitzen der Mastbäume windwärts ein fremdes Segel. Der Trumbull spannte augenblicklich alle seine Segel in der Hoffnung auf, sich dem unbekannten Schiffe ungesehen zu nähern. Um 11 Uhr erkannte man es als ein großes Schiff, welches nach dem Viering des Trumbulls steuerte, aber bald mehr nach hinten den Wind preßte, während sich ihm das amerikanische Schiff zu nähern suchte. Der Trumbull zog nach einigem Manövriren, um sich mit der Segelschnelligkeit mit ihm zu messen und die volle Ladung des fremden Schiffes auszumitteln, seine leichten Segel auf und preßte den Wind. Die ganze Zeit über indessen verrieth das verfolgte Schiff kein Verlangen einem Gefecht aus dem Wege zu gehen, sondern erwartete ruhig seinen Gegner. Der Trumbull, als er ihm nahe genug war, füllte und übersegelte das unbekannte Schiff und suchte ihm zu entwischen. Es feuerte darauf drei Schüsse ab, zog die englischen Farben auf und entfernte sich mit kurzen Segel, in der Absicht, seinen Lauf weiter zu verfolgen.

Capitain Nicholson hielt eine Anrede an seine Leute, spannte dann die Segel auf, um das Schiff gegen das feindliche zu führen. Das englische feuerte, als es ungefähr noch 100 Ellen entfernt war, eine volle Ladung ab, und das Gefecht begann ernst zu werden. Die beiden

Schiffe lagen zwei und eine halbe Stunde lang beinahe an den Deckbalken neben einander und gaben und empfingen unaufhörlich volle Ladungen. Keinen Augenblick waren sie 100 Ellen von einander entfernt, und mehr denn einmal verwickelten sich beinahe die Raaen. Zweimal fing der Trumbull durch das vom Feinde gestreute Stroh Feuer, was ebenfalls einmal auf dem feindlichen Schiff statt fand. Zuletzt nahm das Feuer der Engländer merklich ab, bis es endlich ganz aufhörte.

Capitain Nicholson fühlte sich nun in dem Glauben bestärkt, daß er das feindliche Schiff kapern könnte, und ermuthigte seine Leute mit dieser Hoffnung, als ihm die Nachricht gebracht wurde, daß der Hauptmast wanke und sein Schiff sicherlich ein Opfer werden müßte, wenn er sich dem Feind näherte. Da Capitain Nicholson seine Spieren in Sicherheit zu bringen wünschte, so zog der Trumbull seine Segel auf und schoß wiederum pfeilschnell vorwärts, da seine Vortrefflichkeit im Segeln vollkommen entschieden war. Bald hatte er sich von seinem Gegner entfernt, der auch weiter keinen Versuch machte, ihn zu belästigen. Die Schiffe waren indessen kaum Gewehrschußweite von einander entfernt, als die Hauptmasten und Kreuzstangen des Trumbull sich auf die Seiten legten und Spiere nach Spiere, trotz allen Anstrengungen sie zu sichern, herab fiel, bis nur noch der Vordermast übrig war. Der Feind, der kein Verlangen zeigte seinen Vortheil zu benutzen, verfolgte unter sol-

chen Umständen seinen eigenen Weg. Doch sah man auch, ehe er sich ganz aus der Gesichtsweite verloren hatte, seine große Stenge fallen.

Späterhin erfuhr man, daß das Schiff, welches mit dem Trumbull gekämpft hatte, der Watt, ein größerer Caper, unter Capitain Coulthard gewesen war, welcher ansdrücklich ausgerüstet wurden, um sich auf eigene Faust durchzuschlagen.

Die Stärke des Caperschiffs ist in den Berichten nicht erwähnt, aber sein Befehlshaber giebt in seiner Erzählung des Gefechtes, in welcher er auf den Sieg Anspruch macht, seinen Verlust auf 92 Todte und Verwundete an. Capitain Nicholson schlägt seine Stärke auf 34—36 Kanonen, meistens Zwölfpfundner, an, und seine eigene auf dem Trumbull auf 24 Zwölfpfündner und 6 Sechspfündner, vom Anfang des Kampfes mit 199 Seelen an Bord. Der Trumbull verlor 39 Todte und Verwundete, unter den ersteren zwei seiner Lieutenants.

Dieser Kampf wird in Bezug auf eine regelmäßige Canonade im allgemeinen für den furchtbarsten gehalten, welcher während des ganzen Revolutionskrieges vorfiel. Ohne Zweifel war der Watt in jeder Beziehung, das Segeln ausgenommen, überlegen; er war das breiteste und stärkste Schiff und führte nebenbei mehr Kanonen und Mannschaft, als sein Gegner. Die Mannschaft des Trumbull bestand wegen der oft erwähnten Schwierigkeit Seeleute zu erhalten, großentheils aus ungeübten Leuten,

und Capitain Nicholson bemerkt ganz ausdrücklich, daß viele seiner Matrosen an der Seekrankheit litten, als sie zu ihren Kanonen gingen.

Diesem Gefechte folgten keine andere von Bedeutung, bei welchem ein Kreuzer der Regierung betheiligt gewesen wäre, bis im October die amerikanische Schaluppe Saratoga, von 16 Kanonen, unter Capitain Young einen Angriff auf ein Schiff und zwei Briggen machte, und wegnahm; das Schiff und eine der Briggen waren gut bewaffnet. Der Angriff auf dieses Schiff, welches Charming Molly hieß, wurde mit einer Entschlossenheit und Schnelligkeit ausgeführt, welche erwähnt zu werden verdienen. Als Capitain Young der Länge nach vorbei segelte, feuerte er eine volle Ladung ab und warf dann 50 seiner Leute auf das feindliche Verdeck. Darauf folgte ein blutiger, aber kurzer Kampf, der mit der Uebergabe des britischen Schiffes endigte. Der Lieutenant Joshua Barney, der später im Dienst sich sehr auszeichnete, leitete bei dieser Affaire die Angreifenden, und die Mannschaft die er überwältigte, soll fast doppelt so stark als seine Leute gewesen sein.

Nachdem die Saratoga hie und da noch einige andere Fahrzeuge gekapert hatte, segelte sie nach den Vorgebirgen des Delaware, in der Absicht, die erbeuteten Schiffe in Sicherheit zu bringen. Am folgenden Tage wurde jedoch der ganze Zug von dem Intrepid, von 74 Kanonen, unter Capitain Molloy, verfolgt. Dieses Schiff

nahm alle Beute zurück, konnte aber die Saratoga nicht in Schuß bringen. Man behauptet, und wir haben keinen Grund es zu widersprechen, daß die Saratoga nie mehr einlief, sondern daß sie unterging und die Mannschaft ertrank. Man hat nie etwas mehr von ihr gehört.

Die Kürze der regelmäßigen Marinegeschichte der drei letzten Jahre des Krieges zwingt uns, alle Begebenheiten in einem Kapitel zusammen zu stellen, da wir, mit Ausnahme außerordentlicher Vorfälle, die Thaten der bewaffneten Privatschiffe mit denen der öffentlichen Kreuzer nicht vereinigen wollen.

Es ist schon gesagt worden, daß Capitain Landais unmittelbar nach seiner Rückkehr aus dem Dienst entlassen wurde, während die Alliance dem Capitain John Barry, dem Offizier, der kurz vorher einen so wackeren Widerstand auf den Raleigh geleistet, übergeben wurde. Im Februar 1781 segelte Capitain Barry auf diesem Lieblingsschiffe nach Frankreich von Boston aus. An Bord der Alliance befand sich auch der Obrist Lawrens, jener wohlbekannte und viel bedauerte junge Offizier, der mit einem wichtigen Auftrag an den französischen Hof abgesandt worden war. Auf der Ueberfahrt kaperte die Alliance ein kleines Privatschiff, den Albert, allein nichts Bedeutendes bezeichnete die Reise. Nachdem die Fregatte Hr. Lawrens ans Land gebracht hatte, segelte sie von L'Orient auf einen Kreuzzug in Gesellschaft des Marquis de Lafayette ab, der nach Amerika Vorräthe bringen

sollte. Drei Tage darauf, am 2. April 1781, begegneten sie und kaperten zwei Privatschiffe aus Guernsey; das eine derselben, der Mars, soll ein schweres Schiff von 26 Kanonen und 112 Mann gewesen sein, von dem andern, der Minerva, sagt man, daß es 10 Kanonen nebst einer Mannschaft von 55 Seelen hatte. Keiner dieser Kreuzer scheint Widerstand geleistet zu haben.

Hierauf trennte sich die Alliance von ihrem Gefährten und den erbeuteten Schiffen, und fuhr fort zu kreuzen. Am 28. Mai bemerkte sie zwei Segel, die gerade vor ihr standen. Es war schon spät, und die Fremdlinge, nachdem sie nahe genug gekommen waren, um während der Dunkelheit dennoch im Angesicht zu bleiben, richteten ihren Lauf nach dem der Alliance und zeigten hinlänglich, daß sie den Kampf bis auf den folgenden Morgen verschieben wollten. Bei Tagesanbruch trat fast eine Todesstille ein, und als der Nebel verschwand, wurden beide fremden Schiffe in geringer Entfernung mit wehender englischer Flagge gesehen. Man erkannte sie sogleich als eine Kriegsschaluppe mit 16 Kanonen und eine Brigg von 14. Die See war durchaus ruhig, und da kein Wind wehte, so waren beide leichte feindliche Kreuzer im Stand einen Zirkel zu schlagen und so ihre Stellung zu wählen, während die schwerere Alliance wie Blei auf dem Wasser ohne hinreichende Fahrt, um auf sein Steuer zu lüstern, lastete. Diese Umstände veranlaßten die Schiffe erst zur Mittagszeit nahe an einander zu kommen, um

zu preien; dann begann das Gefecht. Länger als eine Stunde focht die Alliance zu ihrem großen Nachtheil, da der Feind ihr in die Windvierungen schoß, wo sie nur mit wenigen der hintersten Kanonen das Feuer mit Nachdruck erwiedern konnte. Der Vortheil, der den englischen Schiffen durch die Windstille zu Theil ward, gab ihnen die beste Hoffnung zum Sieg, denn sie konnten fast nur allein feuern. Zu diesem unglücklichen Zeitpunkt erhielt Capitain Barry einen Traubenschuß in die Schulter und wurde hinunter getragen. Dieses Unglück mußte noch dazu kommen, um den schlimmen Stand der Amerikaner zu vermehren.

Dieser entmuthigende Unglücksfall trug noch viel zu den Nachtheilen der Amerikaner bei, die durch das nahe Feuer von zwei kühnen und muthigen Gegnern viel zu erleiden hatten. In der That war die Zuversicht des Sieges auf feindlicher Seite so groß, daß, als die Flagge der Alliance weggeschossen wurde, dieser Umstand, mit dem sich noch das nothwendig schwache Feuer des letzteren Schiffes vereinigte, die Leute bewog ihre Kanonen zu verlassen, und dreimal einen Freudenruf auszustoßen. Dieses geschah in dem Augenblick, wo die Segel der Alliance durch einen leichten Wind anschwollen, und dieses Schiff auf seine Steuer lüstern konnte. Eine einzige volle Ladung von einem Schiff, das nun regiert werden konnte, veränderte den Stand der Dinge, und der Feind eilte wieder mit der Ueberzeugung zu seinen Kanonen,

daß sie ihren Antheil an dem Werk noch zu verrichten hätten. Nach einem kräftigen Widerstand waren beide englische Schiffe genöthigt ihre Flagge herunter zu lassen.

Die erbeuteten Schiffe waren die Atalanta, von 16 Kanonen, unter Capitain Edwards, mit einer Mannschaft von 180 Mann, und der Trepassy, von 14 Kanonen, unter Capitain Smith, mit einer Bewaffnung von 80 Mann. Beide Schiffe waren stark beschädigt, und der sämmtliche Verlust an Todten und Verwundeten belief sich auf 41 Mann. Auch kam die Alliance nicht unbeschädigt durch, der Feind hatte ihr, als sie in den Windvierungen und Kreuzweg mit ihrem Stern lag, 11 Mann getödtet und 21 verwundet. Capitain Barry machte aus dem Trepassy ein Parlementärschiff und schickte es mit den Gefangenen in einen englischen Hafen; allein die Atalanta wurde, als sie in den Hafen von Boston einlaufen wollte, von dem dort kreuzenden feindlichen Geschwader wieder weggenommen.

Nun hatte auch das Glück seine Launen, und wir fühlen uns gedrungen auch die Kehrseite des Bildes zu zeigen. Unter den während des Krieges erbauten Schiffen befand sich die Confederacy, von 32 Kanonen. Dieses lief im Jahr 1778 in oder nahe bei Norwich in Connecticut vom Stapel, und die Leitung desselben war dem Capitain Seth Harding anvertraut. Dieser Offizier war derselbe, der die Defence, von 14 Kanonen, bei dem Gefecht auf der Rhede Nantasket, mit den beiden

1776 gekaperten Transportschiffen comma ndirte. Capitain Harding wurde in der Marine angestellt, in welcher er seinen Dienst mit der Anführung dieses Schiffes zu beginnen scheint. Im Jahr 1779 segelte die Confederacy nach Europa und hatte Mr. Jay, den spanischen Minister, an Bord, als sie plötzlich östlich von Bermuda entmastet wurde. Ein Spiere folgte in dieser Noth dem andern, bis das Schiff, welches sogar das Bugspriet verloren hatte, ganz entblös't wie Blei auf dem Wasser lag. Dieser Unfall, so wie mehrere ähnliche, die dem Schiff widerfuhren, ist aller Wahrscheinlichkeit nach nur dem Umstand zuzuschreiben, daß das Takelwerk, welches bei kaltem Wetter aufgesetzt wurde, in einer wärmeren Breite locker werden mußte.

Nach mehreren in Angst verbrachten Wochen erreichte die Confederacy Martinique, wo Hr. Jay auf der Fregatte l'Aurore seine Reise weiter fortsetzen konnte. Das amerikanische Schiff blieb dort, um ausgebessert zu werden. Von jener Zeit an bis zum Anfang dieses Jahres wurde die Confederacy, so wie in dieser Periode des Krieges die meisten der größeren Schiffe, dazu bestimmt, zwischen dem Vaterland und den verschiedenen Hafen, wo Vorräthe eingenommen werden konnten, offen zu halten. Früh im Jahr 1781 gelangte sie an das Cap Français, und am 22. Juni, während sie auf der Rückreise Kleider- und andere Vorräthe an Bord hatte, und sogar andere Schiffe begleitete, wurde sie von einem großen

Schiffe verfolgt, dem es gelang an ihre Seite zu kommen. Capitain Harding eilte auf das Verdeck und war im Begriff das Feuer zu beginnen, als der Feind eine untere Reihe Kanonen aufstellte; und da sich noch eine Fregatte hinter dem feindlichen Schiffe zeigte, so ließ der Amerikaner seine Flagge herunter. Mehrere Transportschiffe wurden ebenfalls weggenommen.

Die Engländer behaupten, die Bewaffnung der Confederacy hätte bei ihrer Wegnahme aus 28 Zwölfpündnern, 8 Sechspfündnern, im Ganzen aus 36 Kanonen bestanden. Wir wenden uns nun von diesem unglücklichen Schiff, zur einzigen Fregatte, die außer der Confederacy, zu Connecticut erbaut wurde.

Capitain Nicholson fuhr fort, nach dem ernsten Gefecht mit dem Watt, den Trumbull zu commandiren und wir finden ihn wieder im Sommer 1781 mit demselben Schiff kreuzen. Das Schiff verließ den Delaware am 8. August mit einer nur aus 200 Köpfen bestehenden Mannschaft, von der nah an 50 aus unzuverlässigen Kriegsgefangenen bestanden. Der Trumbull begleitete einen Zug von 28 Segel, auch segelte noch ein schweres Privatschiff mit ihm. Auf der Höhe der Vorgebirge bemerkte der Trumbull drei englische Kreuzer hinter sich. Zwei der feindlichen Schiffe, von welchen das eine eine Fregatte war, segelten auf den Trumbull zu, der durch das Anholen der Segel nicht im Stande war, ihnen den Wind abzugewinnen. Die Nacht kam heran und

der Wind blies stark. Die Kauffahrteischiffe fingen an sich in ihrem Laufe von einander zu entfernen, obgleich es dem Trumbull durch leichtes Manövriren möglich wurde, die meisten derselben in seiner Nähe und in ihrer Stellung zu erhalten. Bei diesem Stand der Dinge, während man Alles von der Dunkelheit hoffte, riß ein Windstoß die Vorstänge des Trumbull weg, welche im Fallen die große Bramstänge mitnahm. Da das Wetter finster und stürmisch war, so benutzten die Schiffe, die der Trumbull begleitete, die Dunkelheit und zerstreuten sich nach der ersten besten Richtung, wie es ihnen ihre Segelkraft erlaubte. Der Trumbull selbst war gezwungen, vor dem Winde zu segeln, um den zur Flucht erforderlichen Wind in die Segel zu bekommen, allein mit den Trümmern auf ihrem Bug und mit einer Mannschaft, die nicht allein an der Zahl mangelhaft war, sondern die sich auch roh und mißvergnügt zeigte, wurde seine Lage höchst kritisch. In der That ist sein Zustand der Beschreibung nach so gefahrvoll gewesen, daß er fast den Inbegriff aller der Unglücksfälle bildet, welche der Seekrieg mit sich führt.

Ungefähr um 10 Uhr Abends kam die britische Fregatte Iris *) von 32 Kanonen, eins der verfolgenden

*) Die Iris gehörte früher den Vereinigten Staaten an, und war unter dem Namen Hancock von 32 Kanonen, unter Capitain Manly, bekannt. Sie wurde vom Rainbow von 14 Kanonen, unter Capitain Sir George Follier, im Beisein des Victor von

Schiffe, dicht an den Trumbull, welcher wegen des schweren Sturmes noch nicht im Stande war, die Trümmer der Stängen wegzuschaffen. Mitten im Regen und bei Windstößen in einer stürmischen Nacht, mit dem größten Theil des vorderen Baues des Schiffes über dem Bug oder auf dem Vordercastell liegend, mit einem Arm der Vorstänge durch das Focksegel gerissen und mit dem andern auf dem Verdeck eingeklammert, endlich mit einer desorganisirten Mannschaft, war Capitain Nicholson genöthigt, entweder anzugreifen oder zu streichen.

Er zog das erstere vor; aber die englischen Freiwilligen, anstatt dem Befehl zu gehorchen, stiegen hinab, löschten die Lichter aus und versteckten sich. Beinah die Hälfte des Ueberrestes der Mannschaft ahmte dies Beispiel nach, und Capitain Nicholson konnte bei seinem geschwächten Haufen nicht einmal 50 zu den Kanonen zusammenbringen. Das darauf folgende Treffen soll beinah von den Offizieren allein gefochten worden sein. Diese braven Männer, von einer Abtheilung Unteroffiziere und Matrosen unterstützt, bedienten einige Kanonen

16 Kanonen und der Flora von 22 Kanonen, als sie ihrem erbeuteten Schiff, dem Fox, nachjagte, gekapert. Der Hancock oder die Iris zeigte sich als einer der besten Schnellsegler der amerikanischen Schiffsstation, und machte das Glück von allen denen, die sie commandirten. Man glaubt, daß Capitain Manly dieses Schiff verloren habe, weil er dessen Segelwerk veränderte, als er verfolgt wurde. Zuletzt fiel das Schiff in die Hände der Franzosen in Westindien.

länger als eine Stunde, bis der General Monk mit 18 Kanonen herankam und mit der Iris gemeinschaftlich feuerte, so, daß sich der Trumbull ergeben mußte.

Man hat sogar behauptet, daß in diesem merkwürdigen Kampfe sich nie mehr als 40 Mann auf dem Verdecke des Trumbulls befunden hätten. Wahrscheinlich verdankt er diesem Umstand, daß sein Verlust so gering war; denn das Schiff selbst war sehr beschädigt und zählte 5 Todte und 11 Verwundete. Unter den Letzteren befanden sich 2 Lieutenants und Mr. Alexander Murray von Maryland, welcher eine seemännische Erziehung erhalten und in dem Treffen mit dem Watt mitgefochten hatte. Er diente uun als Freiwilliger, und nachdem er verschiedene Privatkreuzer befehligt, trat er in die Marine, wo er später an der Spitze des Dienstes im Jahre 1821 starb. Mr. Murray zeichnete sich ganz vorzüglich bei dieser Gelegenheit aus, und auch das Benehmen des Capitain Nicholson *) wurde vielfach belobt. Die Iris litt

*) Da man die Familie des Capitain Nicholson eine seemännische nennen kann, so sind wir auch verbunden, einiges Nähere über sie mitzutheilen. Der Vorfahre dieses Offiziers wanderte von Berwick am Tweed im Anfang des achtzehnten Jahrhunderts aus, und ließ sich in Maryland nieder, wo er eine Schenkung erhielt, unter dem Namen Nicholson's Manor, nahe an der Passage durch die Blue-Ridge, welche jetzt noch als Nicholson's Gang bekannt ist. Dieses Eigenthum wurde später verkauft und dafür eine Besitzung an dem östlichen Ufer erworben, wo James Nicholson 1737 geboren wurde.

James Nicholson war der zweite Sohn einer zahlreichen

mehr, als man unter solchen Umständen hätte erwarten können, und zählte 7 Todte und Verwundete.

Familie, und wurde nach England gesandt, um daselbst erzogen zu werden. Indessen kehrte er jung nach Hause zurück und wählte die Marine zum Lebensberuf. 1762 war er, wie viele Amerikaner, bei der Belagerung von Havannah anwesend. 1763 verheirathete er sich.

Als 1775 der Krieg ausbrach, lebte Mr. Nicholson am östlichen Ufer, und wurde augenblicklich zum Befehlshaber auf dem von der Colonie Maryland ausgerüsteten Kreuzer Defence ernannt, auf dem er sich sehr thätig und nützlich bewies. Seine Ernennung zum Capitain der Virginia von 28 Kanonen erfolgte am 6. Juni 1767, und als am 10. October desselben Jahres der Rang der Capitaine bestimmt ward, wurde er an die Spitze derselben gestellt. Um diese Zeit war Commodore Hopkins Oberbefehlshaber; nach seiner Entlassung wurde Capitain Nicholson der älteste Offizier der Marine, eine Stellung, welche er bis zur Auflösung derselben innne hielt.

Als die Virginia blockirt war, vereinigte sich Capitain Nicholson mit der Armee Washingtons und war in dem trübsten Augenblicke des Krieges, bei der Schlacht von Trenton, gegenwärtig. Wie die Virginia verloren ging, ist schon erzählt worden.

Die zwei Gefechte, welche unter dem Commodore Nicholson als Befehlshaber des Trumbull, von 28 Kanonen, vorfielen, waren heiß und blutig. In beiden war der größere Theil der Mannschaft aus Landleuten zusammengesetzt, und in dem letzten Gefechte hätte nur ein Mann, der die höchsten Begriffe von militärischem Ehrgefühl hatte, Widerstand überhaupt für nothwendig gehalten. Die Iris (Hancock), um gar nichts von dem Zustand seines Schiffs zu sagen, war eine der größten Fregatten, welche in Amerika während der Revolution erbaut worden waren, und der Trumbull eine der kleinsten. Der Monck war für die damalige Zeit eine schwere Schaluppe, wie es durch seinen nachherigen Fall in die Hände der Amerikaner hervorgeht.

Einigen Ersatz für den Verlust des Trumbull gewährte eine schöne That, welche bald nachher sich ereignete, die vielleicht eigentlich bei den Thaten der Privatkreuzer erwähnt werden müßte, die aber wegen ihrer Bedeutung hier erwähnt zu werden verdient, und dies um so viel mehr, als ein Theil derjenigen, welche dabei betheiligt waren, zu dem regelmäßigen Dienste des Landes gehörte. Der Privatkreuzer Congreß war im Laufe des Sommers in Philadelphia ausgebessert worden, und kreuzte nun im September an der Küste der beiden Carolina und Georgiens. Der Congreß hatte zufolge der amerikanischen

---

Commodore Nicholson wurde erst gegen das Ende des Krieges ausgewechselt, da sich aber kein Schiff für ihn vorfand, ging er nie wieder zur See. Er ließ sich später in New-York nieder, wo er einen ehrenvollen Civilposten unter dem Generalgouvernement begleitete.

Am 2. September 1804 starb er und ließ 3 Töchter zurück, von denen eine Albert Gallatin, den Exsecretär des Staatsschatzes, heirathete.

Die Brüder James Nicholson's, Samuel und John, standen beide als Capitaine während der Revolution in der Marine und der erstere starb an der Spitze des Dienstes 1811. Commodore S. Nicholson hatte 4 Söhne in der Marine und sein Bruder John 3. Wirklich steht die dritte Generation dieser Familie, wie die der Perrys, nun schon im Dienste. Seit 1775 haben im Ganzen 15 dieser Familie und dieses Namens, von denen 2 wirklich den Ständer (broad pennantes) führten, und der dritte starb grade als er einen erhielt, in der Marine gedient. Zu gleicher Zeit gehörten mehrere Offiziere von Auszeichnung zu der nächsten Verwandtschaft der Familie; so war Commodore Murray ein Vetter des Commodore Nicholson und Capitain Gordon sein Neffe.

Berichte eine Bewaffnung von 20 Kanonen, aber nach dem Englischen eine von 24, unter dem Befehle des Capitain Gedde. Nur einige unter seiner Mannschaft waren Matrosen, an denen es eben sehr im Lande mangelte, weswegen der größte Theil der Mannschaft aus Landleuten bestand.

Der Congreß entdeckte am Morgen des 6. Septembers, während er ostwärts von Charleston kreuzte, ein Segel, auf das er Jagd machte. Das fremde Schiff wurde bald als ein Kreuzer erkannt und zeigte sich anfangs bereit, ein Gefecht zu beginnen, legte aber nach einigem Manövriren bei. Um halb eilf begann der Congreß seine Kanonen auf dem Bug abzufeuern und um eilf, als er sich ganz in der Nähe des feindlichen Verdecks befand, eröffnete er ein starkes Musketenfeuer von großer Wirkung.

Der Congreß, indem er vorwärts segelte, feuerte eine volle Ladung ab, welche lebhaft erwiedert wurde. Der Feind hatte zuerst ein Kreuzfeuer auf denselben eröffnet, welcher, da ihm ein Unfall begegnete, rückwärts gelegt werden mußte, um ausgebessert zu werden. Der Kampf wurde sehr bald ganz in der Nähe mit frischer Kraft erneuert und der Congreß machte, nachdem er seinen Feind gerade unter seine Kanonen bekommen hatte, das Schiff, in weniger als einer Stunde, zu einem auf der See festsitzenden Wrak. Indessen zeigten die Engländer, trotz ihrer schlimmen Lage, keine Neigung sich zu unterwerfen und der Congreß rannte so nahe das

feindliche Schiff entlang, daß die Leute auf beiden Schiffen bei dem Abfeuern verbrannt sein sollen. Auf der Schanze und dem Vordercastell des feindlichen Schiffes war kaum ein Mann übrig geblieben, und das Feuer begann nachzulassen, nachdem mehrere Kanonen demontirt worden waren. In diesem Zeitpunkt des Kampfes thaten Musketenschüsse die beste Wirkung. Endlich fiel der Besanmast des englischen Schiffes und der Mittelmast drohte ihm zu folgen; da erschien der Steuermann auf dem Vordercastell mit seinem Hut in der Hand, und rief aus, daß sein Befehlshaber gestrichen hätte. Die Prise wies sich als die englische Kriegsschaluppe, unter Capitain Stirling, aus.

Die Berichte über die Stärke der beiden kämpfenden Schiffe wichen wesentlich von einander ab und höchst wahrscheinlich liegt die Wahrheit, wie gewöhnlich bei solchen Dingen, in der Mitte. Das Uebergewicht des Congresses in Kanonen, Kriegsbemannung und Geschützvorrath kommt hier weniger in Frage. Wenn man aber bedenkt, daß der Sieger nur ein mit einer ungeübten Mannschaft versehenes Privatschiff war, und die Prise ein regelmäßiger, schon lange thätiger Kreuzer, so würde es ungerecht sein, dem Capitain Geddes und seiner Mannschaft den Ruhm, eine tüchtige Seethat verrichtet zu haben, schmälern zu wollen. Auch in Bezug auf den Verlust der beiden Schiffe finden einige Widersprüche in den Berichten statt. Nach Capitain Stirling soll der Congreß einige 50 Mann Todte

und Verwundete gehabt haben, nach den amerikanischen Berichten aber nur 30. Der erstere schlägt den Verlust des Savage auf 24 Todte und Verwundete an, während die Amerikaner eine Totalsumme von 54 angeben. Einen Grund, die Richtigkeit der öffentlichen Angaben der Engländer zu bezweifeln, finden wir in der Thatsache, daß Capitain Stirling, während er vorher nicht aussagt, daß er nur eine geringe Mannschaft gehabt hätte, uns berichtet, daß ihm nur noch 40 Mann auf seiner Vorderschanze übrig geblieben seien, als er die Segel strich. Wenn wir diese Anzahl zu den 32 Todten oder durch Wunden unbrauchbar gemachten hinzurechnen, so erhalten wir eine Totalsumme von nur 72 als die Mannschaft einer fregattenartig gebauten Kriegsschaluppe. Diese Thatsache bedarf indessen erst einer Erklärung, ehe man ihr Glauben schenken kann und wenn sie wirklich gegründet wäre, so würde sie sicherlich als ein beschönigender Umstand in den Bericht von der Niederlage aufgenommen worden sein. Officielle Berichte von Niederlagen erleiden häufig zwischen den Händen der Verfasser und ihrer Veröffentlichung Veränderungen und Verstümmelungen, daß wir gar nicht nöthig haben absichtliche Entstellungen einem tapfern aber unglücklichen Offizier deßwegen aufzubürden, weil die der Welt vorgelegten Actenstücke nicht immer strenge mit der Wahrscheinlichkeit oder der Wahrheit, wie man sie aus andern Quellen ableitete, übereinstimmen. Der Savage wurde von einer englischen Fregatte wieder

genommen und nach Charleston gebracht; Capitain Geddes gewann indeß durch diese That viel Achtung und wir finden seinen Namen später unter denen der Marine-Capitaine.

Wir sind nun bis zum Jahr 1782 gekommen, welches in der That das letzte im Revolutionskriege war, obgleich noch einige Ereignisse, welche frühe im J. 1783 sich zutrugen, erwähnt werden müssen. Der Deane, von 32 Kanonen, unternahm im Anfang des Jahres einen erfolgreichen Kreuzzug, in welchem er verschiedene bewaffnete Privatschiffe hinwegnahm. Nach einigen Berichten waren drei von den Prisen Kriegsschaluppen, nämlich der Regulator, von 18 Kanonen, die Swallow, von 16, und der Jachall, von 14; aber wahrscheinlich waltet über ihren Charakter einiges Mißverständniß ob. Capitain Samuel Nicholson hatte bei dieser Gelegenheit auf dem Deane commandirt.

Das Lieblingsschiff, die Alliance, *) von 32 Kanonen, unter Capitain Barry, war das Jahr über viel beschäftigt, da ihre Ueberlegenheit im Segeln sie bei jeder Gelegenheit nöthig machte. Unter vielen andern Diensten wurde dieses Schiff auch nach Havannah für den Empfang einer Sendung von baarem Geld abgeschickt, wohin sie in Begleitung des Luzerne segelte, welcher mit Vorräthen

*) Traditionsweise wird erzählt, daß die Alliance dieses Jahr von einem feindlichen Zweidecker verfolgt wurde und daß sie dadurch entkam, daß sie mit dem Wind an dem Deckbalken 15 Knoten an dem Schnelligkeitsmesser abrannte.

befrachtet war. Kaum hatten sie den Hafen verlassen, so geriethen sie mit einigen feindlichen Schiffen zusammen, welche Jagd auf sie machten. Während sie diesen auszuweichen suchten, bemerkte die Alliance nach seiner Wetterseite zu ein großes Segel, welches bald als ein französischer Zweidecker von 50 Kanonen erkannt wurde. Die Alliance wechselte Signale mit ihm und da Capitain Barry annahm, daß das französische Schiff ihn unterstützen würde, kehrte er augenblicklich um und ließ sich mit dem anführenden feindlichen Schiffe in ein Gefecht ein. Die andern manövrirten auf eine Weise, um die Aufmerksamkeit des Schiffes von 50 Kanonen auf sich gewandt zu halten. Das letztere hielt indessen dicht beim Winde an und das englische Schiff, welches mit der Alliance kämpfte, gab, nachdem es sich in einem mehr als halbstündigen scharfen Gefechte hart gedrängt sah, den andern Schiffen das Signal sich mit ihm zu vereinigen. Da geiete Capitain Barry auf. Die Alliance fuhr nun an das französische Schiff heran, und nachdem sie mit ihm gepreit hatte, beschloß man den Feind gemeinschaftlich von Neuem anzugreifen. Als man aber die Segel zur Jagd aufspannte, fand man bald, daß das Schiff von 50 Kanonen ein sehr schwerfälliger Segler war, welcher nicht die geringste Hoffnung gab den Feind einzuholen, weßhalb der Versuch aufgegeben wurde.

Die Alliance zählte in diesem Gefechte 3 Todte und 11 Verwundete, während der Verlust des Feindes sehr

bedeutend gewesen sein soll. Nach einigen Aussagen soll der Verlust des Letzteren 71 Mann betragen haben; aber es konnte kein einziger, genügender Bericht aufgefunden werden, ja, selbst der Name des englischen Schiffes scheint verloren gegangen zu sein. Nach einigen Berichten soll eines der feindlichen Fahrzeuge, ein Linienschiff und das mit der Alliance im Kampf gewesene, eine starke Kriegsschaluppe gewesen sein.

Das Commando des Hague, einer der 2 übrig gebliebenen Fregatten der amerikanischen Marine, wurde nach seiner Rückkehr von der, unter Capitain Nicholson ausgeführten Kreuzfahrt, dem Capitain Manly übertragen. Dieser Offizier, welcher in der That den Seekrieg von Seiten der Vereinigten Staaten begonnen hatte, schloß ihn auch durch eine kühne und glänzende Jagd, auf welcher er in Westindien einigen feindlichen Schiffen entkam, nachdem er eine beträchtliche Zeit lang unter den Kanonen einer viel stärkeren Macht gelegen hatte. Man kann sagen, daß dieses Ereigniß den regelmäßigen Seekrieg der Vereinigten Staaten eigentlich beendigte, insofern Kreuzer der Regierung dabei betheiligt waren, nachdem schon früh im Jahr 1783 der Frieden abgeschlossen worden war.

Lord Byron's
sämmtliche Werke.

Herausgegeben von

Professor Dr. Adrian.

Mit dem Bildnisse des Verfassers, einem Facsimile seiner Schrift und einer Ansicht von Newstead-Abtey.

8. 12 Bände auf weißem Druckpapier ohne Stahlstiche. Rthlr. 4. fl. 7 rhein.

Dieselben mit Stahlstichen auf Velinpapier in englischem Cartonband Rthlr. 12. fl. 21. rhein. Auf weißem Druckp. in Congreve-Umschlag. Rthlr. 9. fl. 15. 45 kr. rh.

Die Dichtungen Lord Byron's sind wie überall so auch in unserm deutschen Vaterlande so allgemein und rühmlichst bekannt, und die Uebersetzungen obiger Ausgabe bereits so sehr als gelungen und des großen Dichters würdig anerkannt, — daß ich es für überflüssig erachte, hier noch Mehreres zur Empfehlung derselben hinzuzufügen. —

Washington Irving's
sämmtliche Werke.

Aus dem Englischen übersetzt.

74 Bändchen. Geheftet.

Auf Velinpapier Rthlr. 13. 6 gr. fl. 21. 24 kr. rhein. fl. 19. 38 kr. C. M. Auf Druckpapier Rthlr. 9. fl. 15. 6 kr. rhein. fl. 13. 30 kr. C. M.

Dieselben enthalten: Das Skizzenbuch. — Erzählungen eines Reisenden. — Bracebridge-Hall. — Eingemachtes. — Die Geschichte des Lebens und der Reisen Christoph's Columbus. — Die Eroberung von Granada. — Humoristische Geschichte von New-York. — Reisen der Gefährten des Columbus. — Die Alhambra, oder das neue Skizzenbuch. — Die Reise auf den Prairien. — Abbotsford und Newstead-Abtey. — Erzählungen von der Eroberung Spaniens. — Astoria. — Abentheuer des Capitain Bonneville.

